



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 2 6 1 . 6 1 3 (10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 21 Noviembre 1981

1 NOV 1982

MODELO DE UTILIDAD

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(61) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	A63 G 21/04

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"ATRACCION DE FERIA EN DOBLE BUCLE"

(71) SOLICITANTE (S)
D. DAMIAN DE LA PEÑA RODRIGUEZ

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
MADRID.- c/Guzmán el Bueno, 51

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. José F. Ibáñez González, AOPI

MEMORIA DESCRIPTIVA

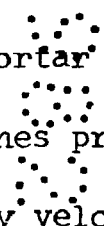
La presente solicitud de Modelo de Utilidad se refiere a una atracción de feria. Más exactamente, a una atracción de las consistentes en desplazarse sobre vehículos que siguen una trayectoria determinada y repetible, caracterizada, en este caso, porque describe un doble bucle, uno de ellos en un plano vertical.

5



Existen, hasta la fecha, muy diversos aparatos de feria y atracción basados en un desplazamiento, sobre guías o carriles, de uno o más vehículos capaces de transportar personas, consistiendo el atractivo en las sensaciones producidas en tales personas, por razón de la altura y velocidad que alcanzan tales vehículos; la más conocida de esta clase de aparatos es la montaña rusa.

10



El aparato de la presente solicitud, en concepto de mejora sobre lo conocido para esta clase de atracciones, proporciona, junto a dichas sensaciones de altura y velocidad, la de una cierta ingravidez combinada con un desplazamiento en postura invertida (cabeza abajo), lograda por efecto de la fuerza centrífuga que actúa sobre el vehículo, o tren de vehículos con pasajeros, al discurrir por el bucle de orientación vertical.

15

20

En efecto, el aparato o atracción consta de una pareja de carriles o guías, soportados por una estructura idónea, que describe un "8", o doble bucle, con la particularidad de que tales bucles se sitúan en planos respectivamente perpendiculares, siendo, preferiblemente, uno de ellos vertical

25

Sobre esos carriles, provistos de sus correspondientes medios de vinculación y deslizamiento, se disponen uno o más vehículos, o un tren de vehículos, susceptibles de transportar personas. Entre la pareja de carriles está previsto otro miembro de soporte, en el que se disponen los medios de impulsión y freno de dichos vehículos. Tales medios de impulsión/frenado, serán preferiblemente motores, de accionamiento eléctrico o hidráulico, repartidos a lo largo de la trayectoria de los bucles, en puntos estratégicos.

30

35

En el bucle sensiblemente situado horizontalmente, se disponen las plataformas para embarque y desembarque de las personas. Luego se accionan los motores al objeto de que el vehículo o tren de vehículos describa la trayectoria de los bucles, consistiendo el climax de la atracción en el paso, una o más veces, por el bucle vertical.

40

Para hacer más claramente comprensible el aparato o atracción descrita, así como para poner de manifiesto otras ca-

45

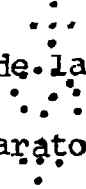
racterísticas y ventajas de la misma, nos referiremos en lo que sigue a un ejemplo de realización práctica, no limitativo de otras realizaciones, ilustrado en la hoja de dibujos adjunta, en la cual:

La figura 1 es una vista en alzado lateral de la atracción en doble bucle;



50

La figura 2 es una vista, en sección agrandada, de la relación de los vehículos con la estructura del aparato, y



La figura 3 es una vista en perspectiva de la atracción (sin vehículos) lista para su funcionamiento.



55

Haciendo referencia a dichas figuras, se observa (figuras 1 y 3) la existencia de una estructura, convenientemente soportada por pilares y trípodes, que describe, sin solución de continuidad, un doble bucle, o lo que más gráficamente se denomina un "8", con la particularidad de que uno de esos bucles se encuentra situado en un plano vertical.

60

La citada estructura se compone de un grueso miembro -1-, por ejemplo tubular, que describe el mencionado "8", y del que espaciada y diametralmente parten una pareja de brazos, o soportes, -2- que se une, respectiva y sólidamente, a una pareja de carriles -3-. Con el fin que luego se verá, el

65 miembro -1- permanece en una posición desplazada equidis-  
tante respecto de la pareja de carriles -3-, es decir, que  
los brazos -2- componen una forma aproximada a una "V".

Sobre el miembro -1-, y también espaciadamente, se dispo-  
nen unidades motrices o medios de impulsión -4- (figura 2),  
70 preferiblemente motores eléctricos o hidráulicos, que com-  
prenden una rueda de accionamiento -5- provista de un re-  
cubrimiento o banda de fricción adecuada. Dichos medios  
de impulsión serán también de frenado, y su alimentación,  
gobierno y accionamiento en adecuado sincronismo puede efec-  
75 tuarse a través del interior hueco -6- del miembro -1-  
que incluye además el de soporte -7-.

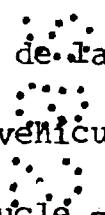
Los vehículos -8- son relativamente convencionales, inclu-  
yendo disposiciones de asiento, agarre y seguridad para los  
pasajeros. Dichos vehículos van provistos de medios de des-  
lizamiento, por ejemplo ruedas acanaladas con la dimensión  
80 de los carriles -3-, encerradas en conjuntos o "bogies"-9-  
unidos articuladamente en -10- con el chásis de los vehícu-  
los -8-, con objeto de acomodarse a la trayectoria arquea-  
da de los carriles -3- y de la estructura en general.

85 Los vehículos -8-, preferiblemente se agrupan formando tre-  
nes, y cada una de sus unidades, por la parte inferior, irá  
provista de una banda o recubrimiento con material de fric-

90 ción -11-, situada de forma que, en su momento, coincida  
 con la rueda -5- de los medios motrices. Por su parte, es-  
 tos medios motrices -4- están estratégicamente repartidos  
 a lo largo de la estructura, según se indica mediante los  
 puntos "P" en la figura 1 , siendo preferiblemente dobles  
 o plurales en cada uno de tales puntos, a fin de que el im-  
 pulso/freno se aplique sobre más de un vehículo o unidad  
 95 del tren que componen.



Armado y organizado así el conjunto, se procede a una im-  
 pulsión del tren de vehículos -8- en el bucle de orienta-  
 ción sustancialmente horizontal -H-. Dependiendo de la po-  
 tencia y velocidad de los motores, carga de los vehículos,  
 100 y longitud, o distancia de aceleración, en ese bucle -H+,  
 el tren de vehículos será capaz de describir la trayecto-  
 ria completa del bucle -V-, situado en un plano sensible-  
 mente vertical. Lo normal, sin embargo, será que el tren  
 de vehículos sea deslizado hacia atrás, una o más veces,  
 105 para beneficiarse de la pendiente aceleradora del bucle  
 -V-, y luego, invirtiendo la marcha de los motores -4-, se  
 logrará suficiente velocidad y aceleración en el bucle -H-  
 para acometer una o más veces la trayectoria del bucle -V-.  
 Naturalmente, operando a modo de freno los motores -4- se  
 110 logrará la detención de los vehículos.



115 Con la disposición de los bucles en planos perpendiculares, siendo uno de ellos vertical, se logra, una comodidad de acceso para las personas y la máxima sensación durante su funcionamiento. Sin embargo, nada impediría una conformación "más suave", por ejemplo, situando uno o ambos de los bucles en un plano de 45° respecto al terreno o la horizontal.

120 Evidentemente, la estructura se concibe en forma desmontable o armable, incluso por medios semiautomáticos de accionamiento hidráulico, mandados a través del conducto -6- del miembro -1-.

125 Queda entendido que las modificaciones que puedan ser introducidas en el objeto descrito y no alteren su esencialidad característica, quedarán comprendidas y protegidas, conforme a la ley, en las siguientes reivindicaciones.

N O T A

Descrito suficientemente el objeto de esta solicitud se declaran de novedad en España las siguientes:

-----

-----

REIVINDICACIONES

130

1.- Atracción de feria en doble bucle, caracterizada por consistir en una estructura que describe sustancialmente un ocho, o dos bucles sin solución de continuidad, estando uno de los bucles orientado verticalmente y el otro horizontal, soportando dicha estructura medios de vía o carril, que también describen dichos dos bucles, para deslizamiento de un vehículo capaz de transportar pasajeros.

135

2.- Atracción de feria en doble bucle, según la reivindicación anterior, caracterizada porque la estructura, por tanto, preferiblemente en varios puntos de la zona del bucle vertical próxima a su unión con el horizontal, comprende medios de accionamiento del vehículo constituidos por una rueda motriz que en su giro incide en la parte inferior del chásis del vehículo, impulsándolo a describir dicha trayectoria en doble bucle.

140

145

3.- ATRACCION DE FERIA EN DOBLE BUCLE.

Todo tal y como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de ocho hojas mecanografiadas por una sola de sus caras y que se ilustra

con una de dibujos que la acompaña.

Madrid, a veintiuno de Noviembre de mil nove-  
cientos ochenta y uno.

DAMIAN DE LA PEÑA RODRIGUEZ  
p. a.



# Damián de la Peña Rodríguez

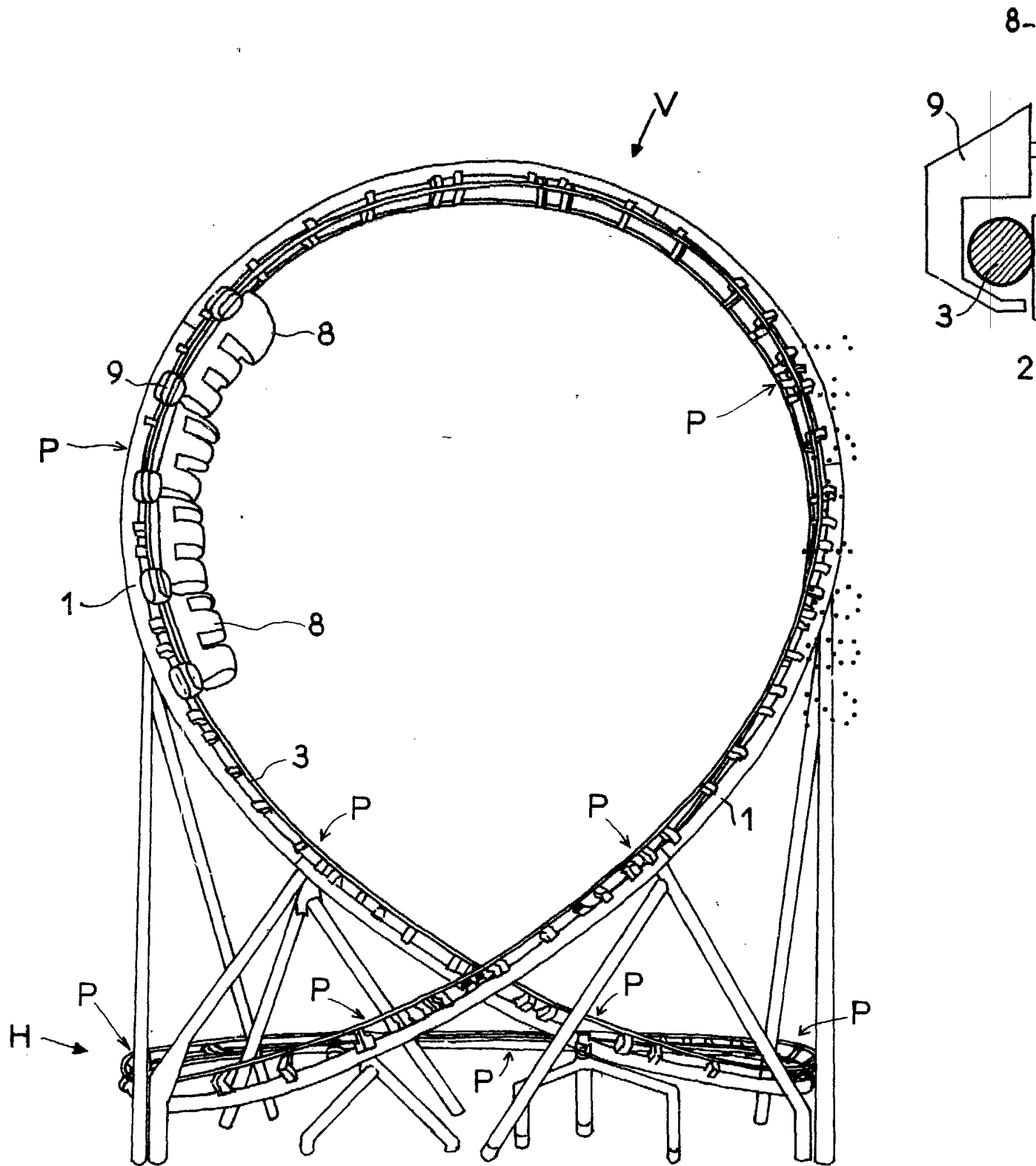


Fig.1

ESCALA VARIABLE

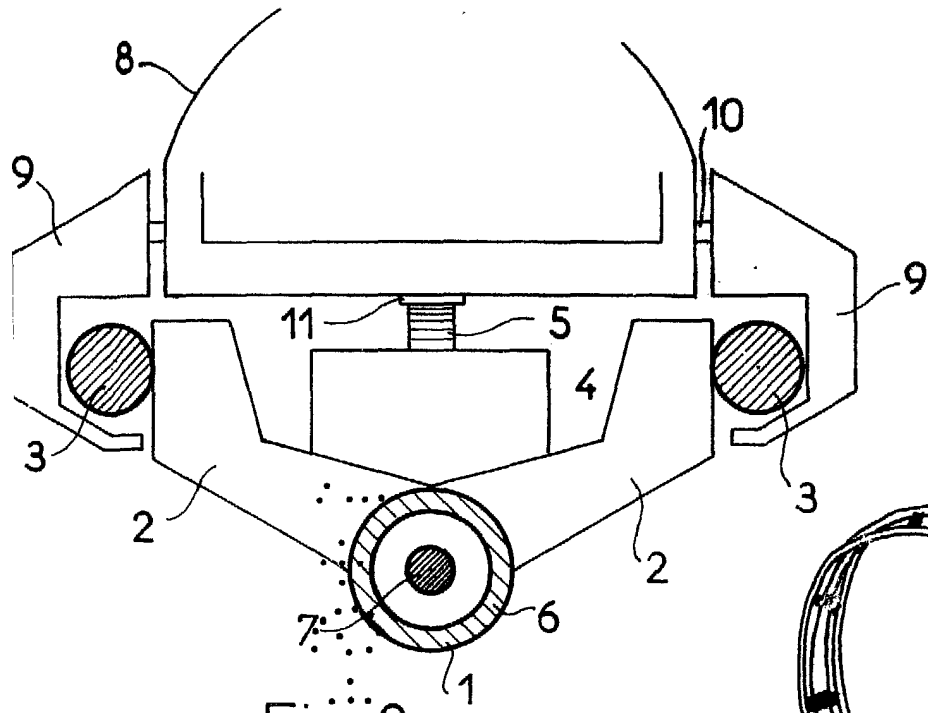


Fig. 2

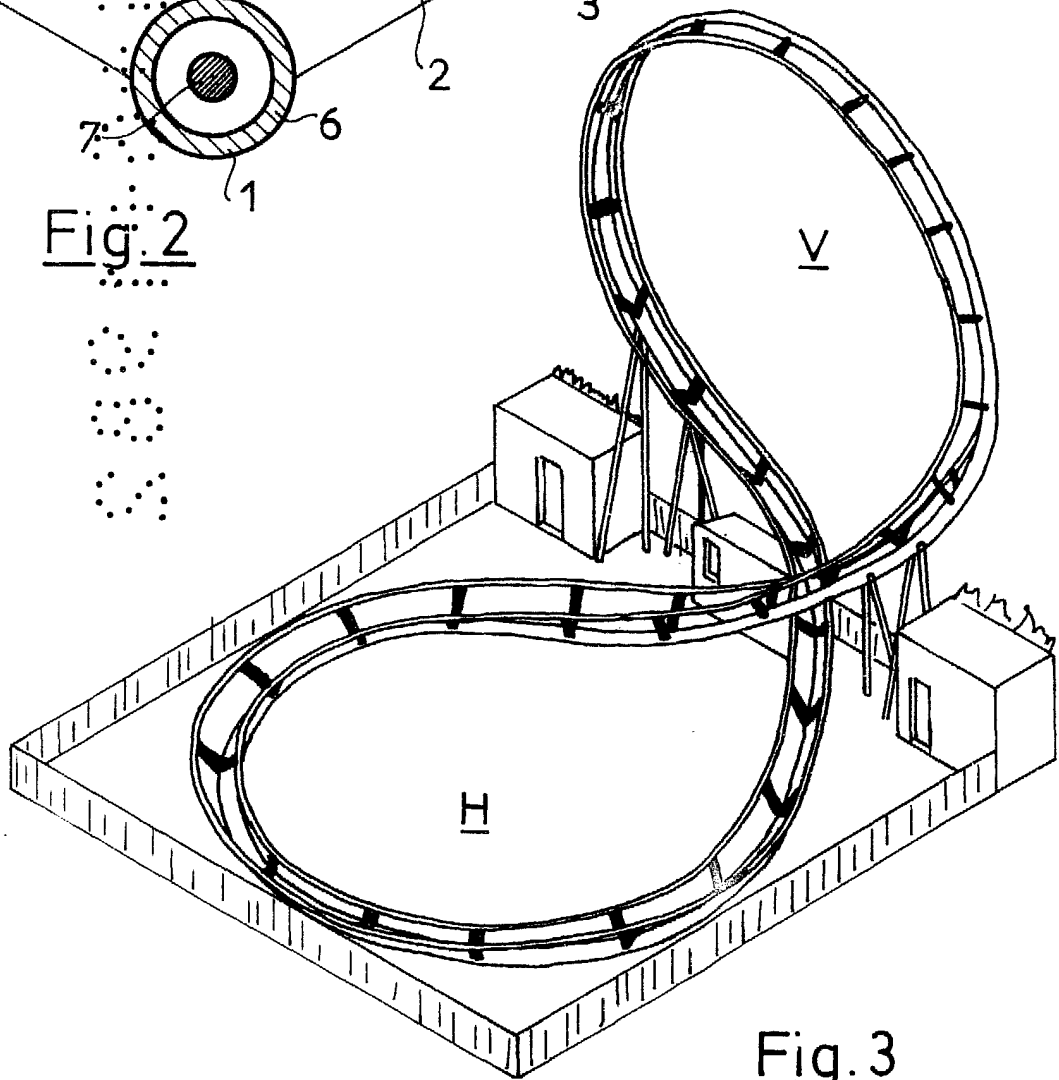


Fig. 3

MADRID 21. NOVIEMBRE 1981