

10	ES	11	NUMERO	274478	16	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	21 SET. 1983		



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 ENE. 1984

30	PRIORIDADES:
31	NUMERO
32	FECHA
33	PAIS

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			A 63H 17/26

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"MOTO INCLINABLE POR MANDO A DISTANCIA"

71	SOLICITANTE (S)
	MARTOYS, S.A.

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	IL (Alicante), C/ Numancia, s/n

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D. JOSE URTEAGA JIMENEZ.

El Modelo de Utilidad objeto de la presente memoria, se refiere como su titulo indica, a una "MOTO INCLINABLE POR MANDO A DISTANCIA" que reúne unas cualidades de utilización muy superiores a las de análoga misión, aparecidas

5. hasta el momento en el mercado, tanto por su racional diseño como por su sencillez y eficacia en su utilización.

Esencialmente consiste la presente invención en un dispositivo incorporado a una moto-juguete, que se manda a distancia por transmisor y que permite la inclinación, de moto con piloto, a ambos lados de la marcha para tomar curvas, ofreciendo una sensación, totalmente real. Para ello se ha ideado en el conjunto de la invención, una parte motriz, que discurre en constante contacto con el suelo (pista de deslizamiento) y que no se inclina y a la que se le une la carcasa del conjunto de moto y que es la que se comanda a distancia, para inclinar dicha carcasa a ambos lados, sobre esta parte fija antes citada. Con ello se ofrece una novedad y el juguete de movimientos rectilíneos, se ve favorecido, al incorporarsele unos movimientos hacia adelante, hacia atrás y curva a derecha y curva a izquierda,

10.

15.

20.

nuevos en el mercado de la juguetería.

La parte motriz del conjunto, va alimentada por pilas comerciales, estableciéndose mediante circuitos impresos y sistema de transmisor-receptor, con intervención de mecanismos, la actuación del vehículo en su progresión e inclinaciones suavez, de carcasa con piloto y sentido de marcha de rueda delantera, mandado por horquilla, cuyo eje procede del ~~centro~~ conjunto motriz anteriormente citado.

En hojas de planos que se adjuntan, al objeto de facilitar su descripción, a título de ejemplo y por ello sin carácter limitativo alguno, por lo tanto, se representa una forma característica de realización del modelo que se preconiza.

En la figura PRIMERA se ofrece una vista lateral de motor con caja de conexiones (rayada) y bloques móviles con carrocería moto y bloque y ruedas motrices (negro fuerte).

En la figura SEGUNDA se ofrece una perspectiva del transmisor de mando del vehículo, con antena extendida y lista para su funcionamiento.

En la figura TERCERA se ofrecen dos vistas del motoris

-4-

ta, marcando curva a la derecha (dibujo de la izquierda)
y curva a la izquierda (silueta de la derecha).

En la figura CUARTA se ofrece una vista lateral y ampliada de Fig. 1, en la que se observan los bloques móviles con carrocería (blanco) y bloque fijo o motriz (negro),
5. deslizables por el nivel de piso.

En la figura QUINTA se ofrece una vista frontal de bloques y varios de Fig. 4, así como de puntos de inclinación de bloques móviles, con carrocería a izquierda (rayas) y a
10. derecha (puntos) correspondiéndose con Fig. 3.

En la figura SEXTA se ofrece una vista perspectiva de bloques delanteros-móviles con carrocería y fijos con ruedas motrices, de deslizamiento en piso.

En la figura SEPTIMA se ofrece una vista en perspectiva
15. del interior del bloque trasero, con motor eléctrico con conexiones y juego de piñones de transmisión de fuerza a ruedas motrices y tapa con palancas curvadas y muelle de mecanismo de inclinación.

En la figura OCTAVA se ofrece una vista en perspectiva
20. del interior del bloque delantero superior, con motor eléc

trico con conexiones y sinfin, en su eje, así como juego de piñones dentados y bloque delantero inferior, con rotor de aspas, conexiones y eje que va a ventanas de tapa (Fig. 3) y horquilla de orientación de rueda delantera.

5. La numeración que acompaña a las figuras, tiene el mismo significado para ambas, siendo el que se cita seguidamente

1.- Caja de conexiones y circuitos impresos

2.- Bloque superior delantero (inclinable con carrocería moto).

3.- Bloque inferior delantero (inclinable con carrocería moto).

4.- Bloque trasero (fijo a ruedas motrices y a nivel piso)

15. 5.- Ruedas motrices.

6.- Transmisión entre bloques.

7.- Eje vertical.

8.- Eje inclinación a derecha (según sentido de marcha de moto).

20. 9.- Eje inclinación a izquierda (según sentido de mar-

cha de moto).

10.- Angulo de inclinación moto.

11.- Nivel piso.

12.- Transmisor.

5- 13.- Mando e identificación, movimientos en avance y retroceso de la moto.

14.- Mando e identificación para inclinaciones a derecha e izquierda de moto.

15.- Antena transmisor extendida.

10. 16.- Tapa de cierre del bloque trasero.

17.- Motorcito eléctrico.

18.- Aspas.

19.- Gables a conectar en caja de conexiones (1).

20.- Palancas curvadas del mecanismo de inclinación.

15. 21.- Muelle de tensado y destensado de palancas (20).

22.- Pivotes de tope de palancas (20).

23.- Ejes de giro de palancas (20).

24.- Ventanas pasantes.

25.- Plaquita metalica.

20. 26.- Tornillo sinfin.

27.- Rotor y eje horquilla.

28.- Aspas.

29.- Horquilla para orientar dirección de marcha de la
rueda delantera.

5. 30.- A ventanas (24).

Realizada la carga de pilas de alimentación, en los espacios destinados al efecto, en la moto, se activarán sus interruptores al objeto de que el transmisor, conectados sus interruptores, pueda comandar a la moto, con sus mandos de avance y retroceso (13) y de inclinación a derecha e izquierda (14), interviniendo en este proceso, la caja de conexiones y circuitos impresos (1) con la ligazón a bloque (4) de ruedas motrices (5), con recepción por transmisión (6) de bloques delanteros (2-3) provistos en ambos, de motorcitos electricos (17) y de sendas cajas de piñones circulares con sinfin (26) y aspas (18); el transmisor (12), por medio de los circuitos de caja (1), manda a la caja del bloque trasero (4) sobre su muelle (21) y palancas curvadas (20), distendiendo a las mismas, en el sentido que la moto haya de inclinarse para tomar la curva, a la vez que el ro

10.

15.

20.

tor (27) y horquilla (29), han adoptado la correspondiente postura, de la rueda delantera, al objeto de que la carcasa caiga o se incline, hacia el lado, que la rueda delantera

haya curvado, tomando de esta forma, correctamente la cur-

5. va y enderezándose el conjunto de la moto, hasta la verti-

cal, al pasar el mando del transmisor a su punto central o

muerto. El avance o retroceso, se hará al actuar en el man

do (13), con su punto muerto, con la innovación de frenado

del conjunto-moto, sin más que invertir la palanca suavemen

10. te, es decir, si avanza, poner palanca en retroceso rápida-

mente, suavemente y en plan instantáneo y por corto espacio

y si retrocede, poner palanca en avance de análoga forma.

Este modelo es realizable en cualesquiera tamaños y ma

teriales adecuados, siendo susceptible de toda clase de mo

15. dificaciones de detalle en tanto que éstas no alteren su

fundamento.

Los términos en los que se redacta esta memoria son

ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiendo de to

marse siempre en su aspecto más amplio y nunca en forma li

20. mitativa.

Descrita la naturaleza y objeto de este MODELO DE UTILI
DAD que se solicita así como la forma de llevarlo a la prác
tica, se hace constar que deberá recaer precisamente la
concesión del mismo sobre las particularidades caracterís-
5. ticas que comprenden las siguientes reivindicaciones.

N O T A

Hecha la descripción del presente invento se hace constar que lo que se declara como no practicado ni divulgado en España comprende las siguientes

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

1ª.- MOTO INCLINABLE POR MANDO A DISTANCIA, caracterizada por comprender una parte en su base, consistente en un bloque con ruedas motrices, en constante contacto con la pista de deslizamiento, en conexión con la carcasa de moto y motorista, sobre bloques móviles e inclinables, todo ello en contacto y conexión con una caja de circuitos impresos, posicionados en el lugar que habría de ocupar el depósito de combustible de la moto.

2ª.- MOTO INCLINABLE POR MANDO A DISTANCIA, caracterizada por comprender, según anterior reivindicación, el que los bloques citados (móvil y fijo) son comandados a través de la caja de conexiones, por un transmisor a distancia, disponiéndose en tapa de bloque fijo sobre pista deslizante, de tapa con palancas curvas y muelle tensor, que se distiende o encoge, al tomar inclinación la carcasa-moto

en las curvas, una vez que la rueda delantera, mandada por
vástago en horquilla, se haya dirigido a la curva a derecha
o izquierda.

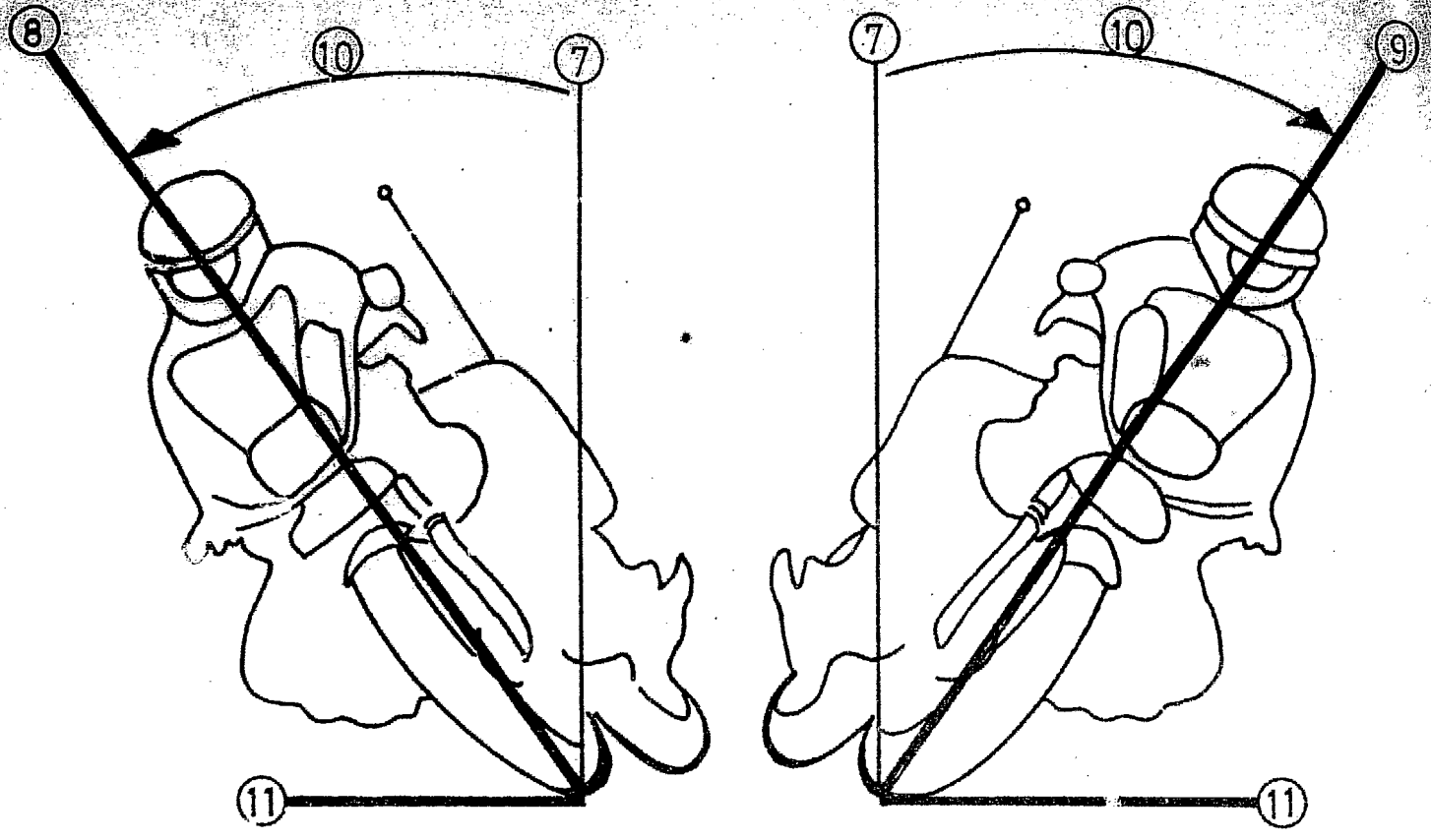
5. 3ª.- MOTO INCLINABLE POR MANDO A DISTANCIA, caracteriza
da por comprender, según anteriores reivindicaciones, el que
dicho comandado por transmisor, permite con acertada actua-
ción en sus mandos, realizar un frenado al tacto sin más que
invertir ~~en~~ palancas de mando, el sentido de avance o retro-
ceso de la moto, de forma suave e instantánea.

10. 4ª.- MOTO INCLINABLE POR MANDO A DISTANCIA.

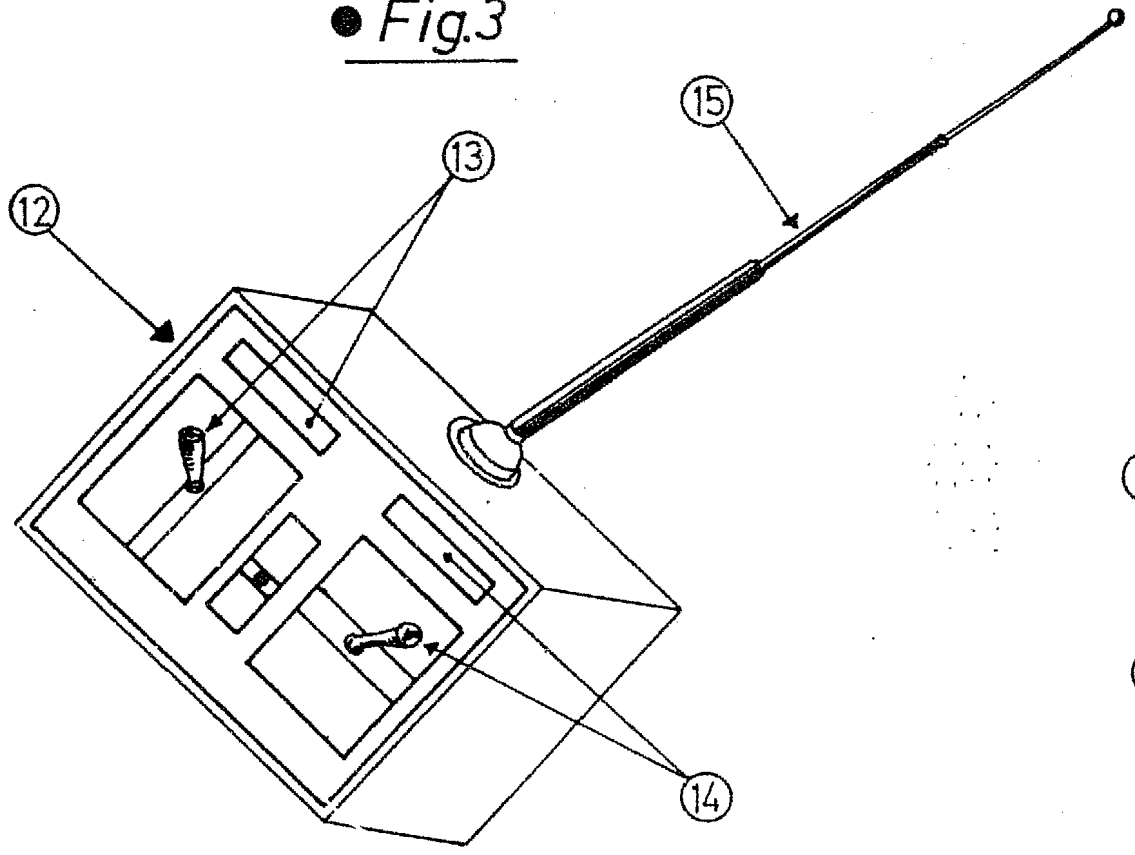
Según se describe y reivindica en la presente Memoria
Descriptiva que consta de once hojas foliadas y mecanogra-
fiadas por una sola cara y de dos láminas de dibujos.

Madrid, a

EL AGENTE OFICIAL

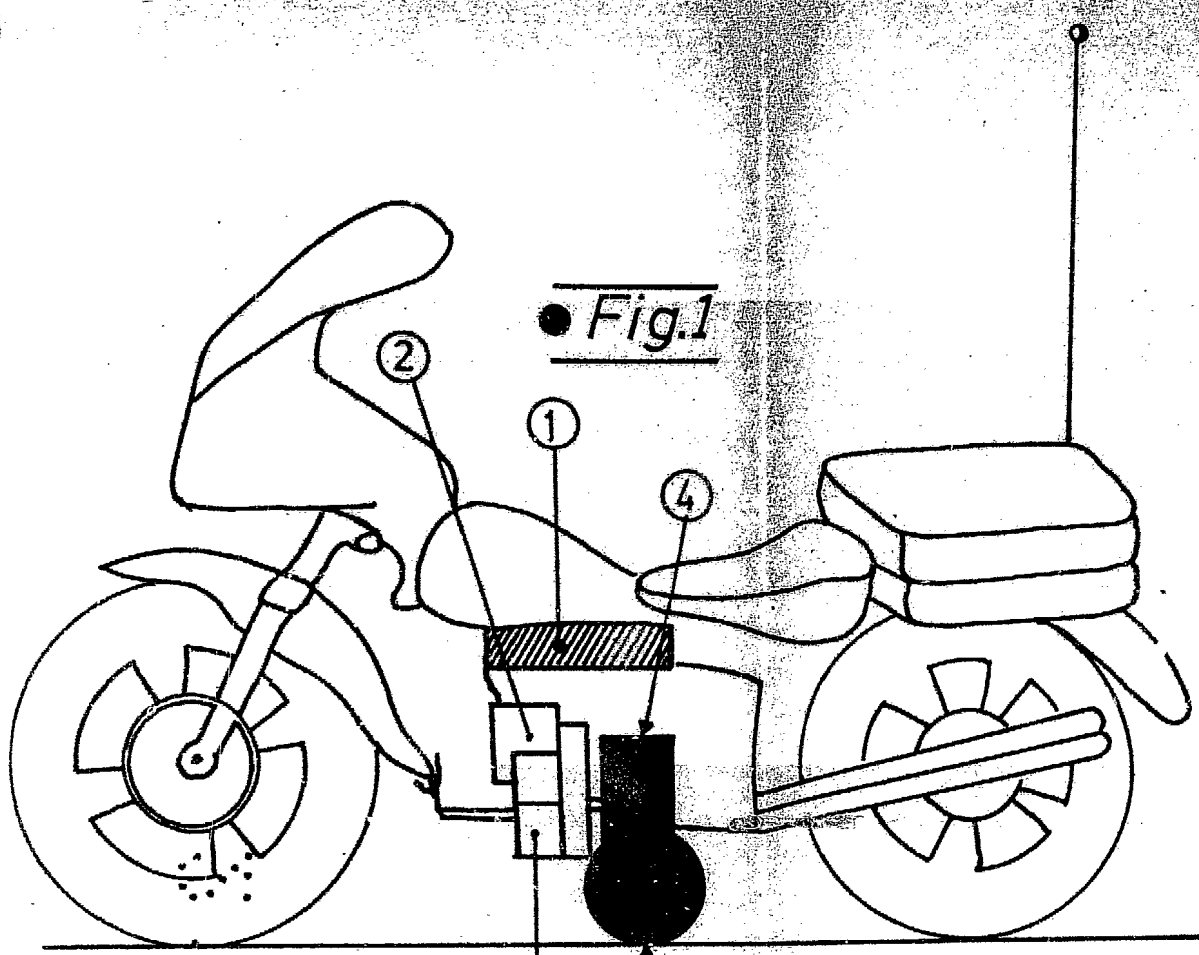


● Fig.3

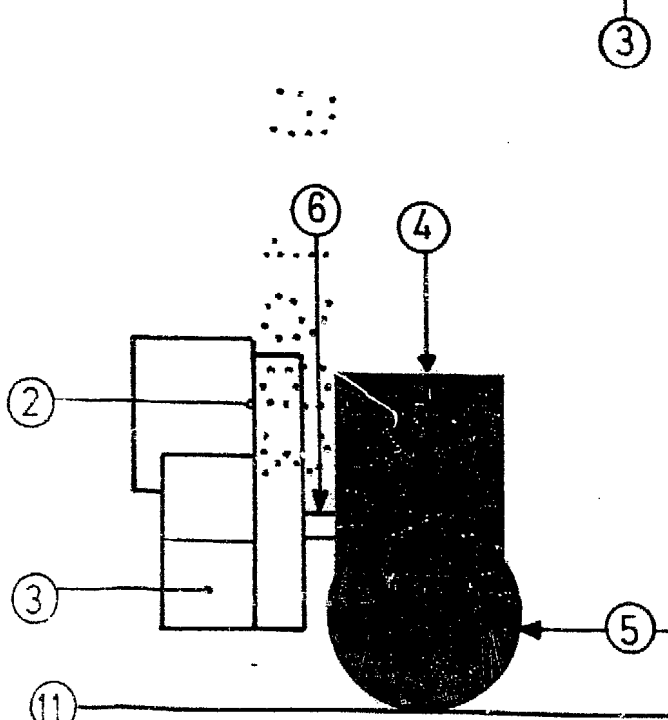


● Fig.2

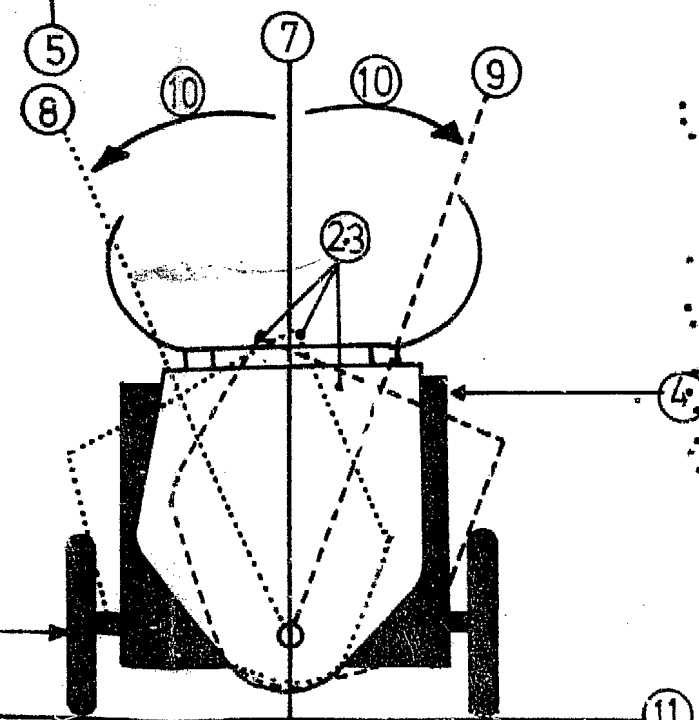
ESCALA VARIABLE



● Fig.1



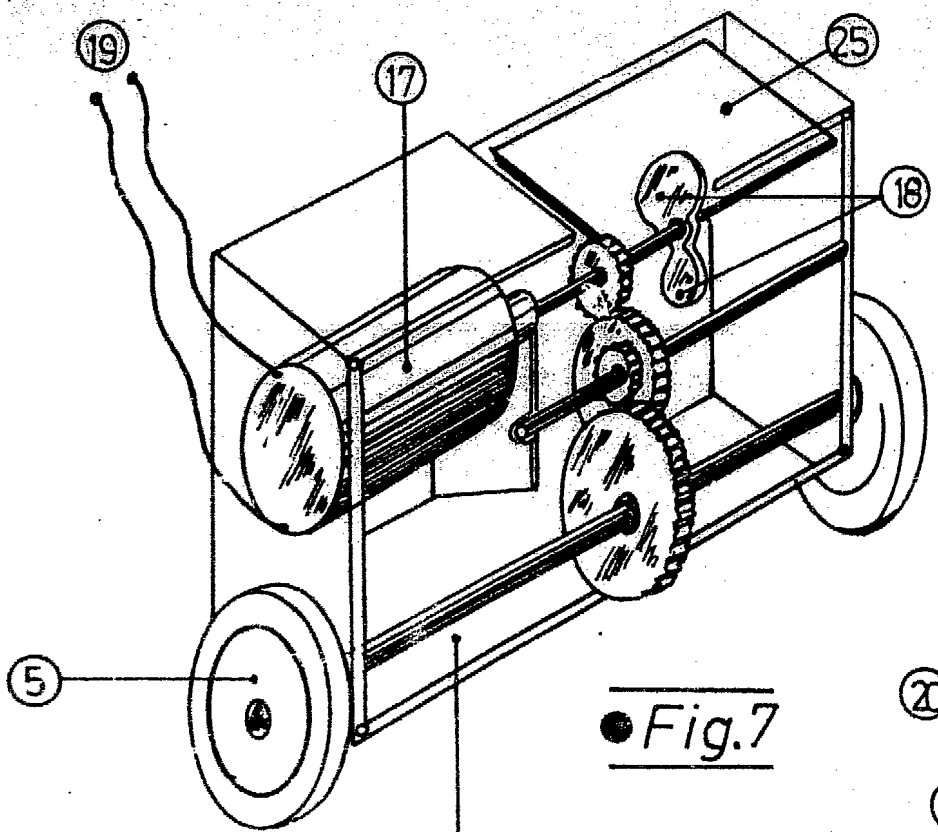
● Fig.4



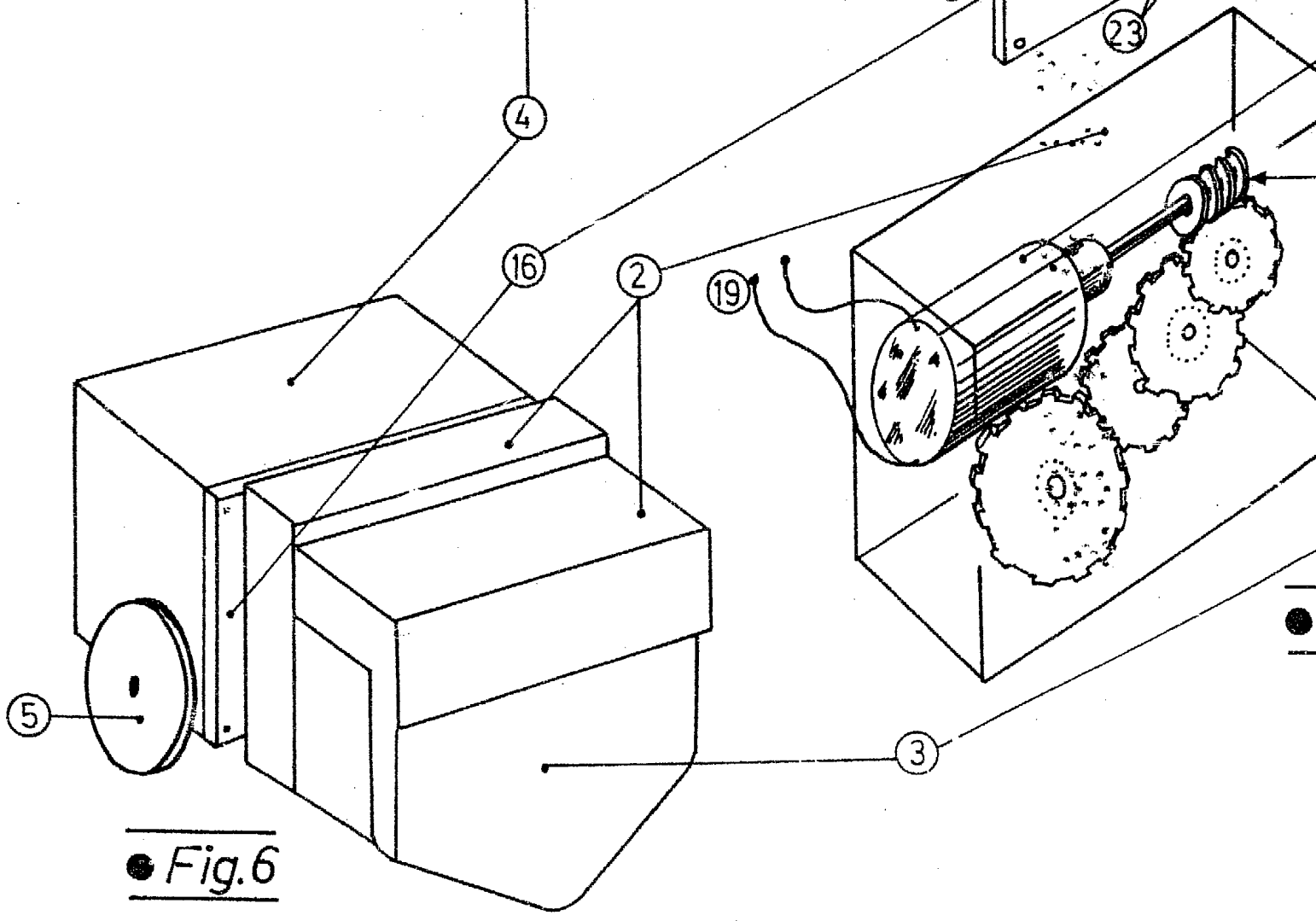
● Fig.5

21 SET. 1983

Juan Carlos

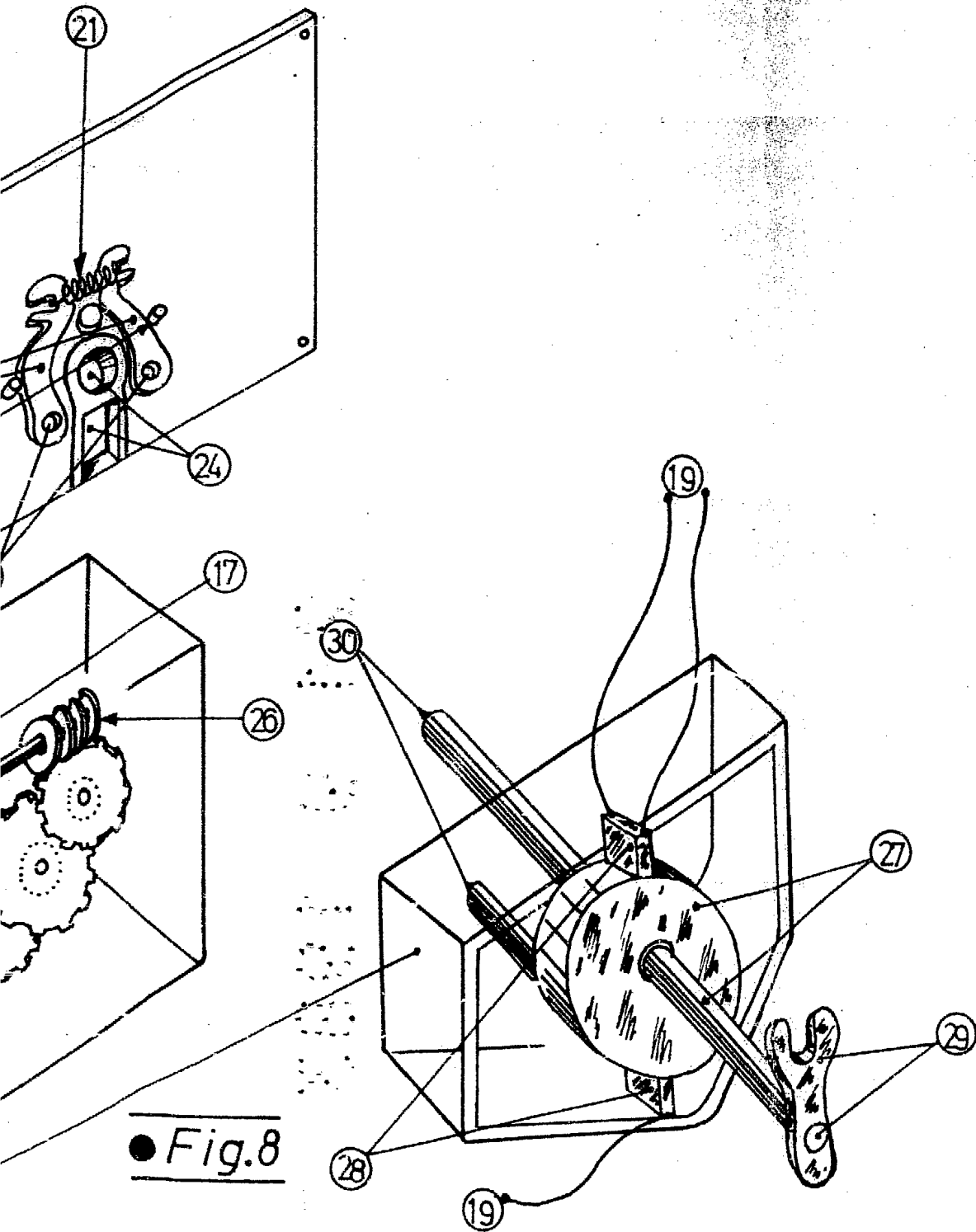


● Fig. 7



● Fig. 6

ESCALA VARIABLE



● Fig. 8

21 SET. 1983

[Handwritten signature]