

⑩ ES	⑪	NUMERO	⑩ Y
	②①	295502	
	②②	FECHA DE PRESENTACION	
		20 JUN. 1986	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

- 1 ENE. 1987

③① PRIORIDADES:	③② FECHA	③③ PAIS
③① NUMERO		

④⑦ FECHA DE PUBLICIDAD	⑤① CLASIFICACION INTERNACIONAL
	A 63 B 55/08

⑤④ TITULO DE LA INVENCIÓN
"CARRO A TRACCION ELECTRICA PERFECCIONADO PARA EL TRANSPORTE DE SACOS DE GOLF Y SUS ACCESORIOS"

⑦① SOLICITANTE (S)
MANUEL GUIBERNAU CORACHAN

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
08034-BARCELONA- Francesc Carbonell, 52

⑦② INVENTOR (ES)
El propio solicitante

⑦③ TITULAR (ES)

⑦④ REPRESENTANTE
D. JUAN ANTONIO MORGADOS Y MANONELLES

El presente Modelo de Utilidad consiste conforme indica su enunciado en un "CARRO A TRACCION ELECTRICA PERFECCIONADO PARA EL TRANSPORTE DE SACOS DE GOLF Y SUS ACCESORIOS" cuyas nuevas características de construcción, conformación y diseño, cumple la misión para la que específicamente ha sido concebido con una seguridad y eficacia máxima.

La era post-industrial se caracteriza por el espectacular desarrollo del sector de servicios, transfiriéndose gran parte de la importancia económica del sector industrial al primero como consecuencia de las reiteradas reducciones horarias de tiempo real trabajado, repercutiendo todo ello en el crecimiento de las actividades destinadas a organizar el ocio así como el suministrar los aditamentos especiales y muy particularmente en el terreno de los entretenimientos deportivos.

La presente invención tiene por objeto el proporcionar a los aficionados al deporte del golf de un accesorio totalmente novedoso y de gran utilidad en el desarrollo de competiciones como consecuencia de las dilatadas distancias a recorrer y el peso de los útiles a transportar.

Es de dominio público en el sector que nos ocupa la presencia de carros de tracción manual así como de pequeños vehículos que transportan no solo a los útiles de juego sino también a los propios jugadores no obstante los primeros por ser totalmente manuales y tener que arrastrar todo el peso de los útiles y los segundos por ser de una tecnología altamente sofisticados presentan serios inconvenientes los

5 primeros por su poca versatilidad y los segundos por su elevado coste, los cuales han sido eliminados con lo que es el objeto del presente Modelo de Utilidad que reúne las ventajas de ambos carros ya conocidos sin contener ninguno de los inconvenientes ya enunciados.

10 El presente Modelo recae sobre un carro a tracción eléctrica de funcionamiento totalmente automático cuyos elementos van montados en chasis de acero o similar de sección circunferencial y formado por dos elementos principales, el primero un larguero y el segundo un travesaño con configuración de doble-cuatro u omega. Sobre el segundo y merced a sendos semiejes que permiten una libre basculación de una bandeja porta acumuladores de sección transversal en "U" de manera tal que el peso de dichos acumuladores estabiliza gracias a la geometría del chasis y bandeja el peso de los sacos o de los útiles transportadores, mejorando el manejo del carro objeto de la invención al permanecer el suelo de dicha bandeja en posición horizontal y paralela al terreno sobre el que se mueve el carro.

20 Para la transmisión de la fuerza motriz suministrada por los acumuladores a los motores eléctricos del carro, se dispone de sendos semiejes para la fijación de soportes desmontables fijados radialmente a los correspondientes casquillos que sostienen el perno giratorio de las dos ruedas del carro y que están dotados de bridas solidarizan a las extremidades interiores de dichos pernos. Fijados a los semiejes se encuentran los motorreductores de tipo irrever-

sible, cuyo eje engrana al perno de una de las ruedas de talforma que siendo los propulsores iguales se montan en contraposición, lo cual permite que el carro se mueva hacia delante, atrás, a derecha o a izquierda según las órdenes recibidas del cuadro de mandos montado en el extremo superior del larguero.

Otros detalles y características del actual Modelo se irán poniendo de manifiesto en el transcurso de la descripción que a continuación se dá, en que se hace referencia a los dibujos que a esta Memoria se acompaña en la que, de manera un tanto esquemática, se representan los detalles preferidos. Estos detalles se dan a título de ejemplo, haciendo referencia a un caso posible de realización práctica, pero no queda limitado a los detalles que allí se exponen; por tanto esta descripción debe ser considerada desde un punto de vista ilustrativo y sin limitaciones de ninguna clase.

La figura nº 1 es una perspectiva frontal del carro objeto de la presente invención, con tal sólo un grupo propulsor montado.

La figura nº 2 es una perspectiva lateral frontal de la parte inferior del carro, con tan sólo un grupo propulsor montado.

La figura nº 3 es una sección transversal en alzado del sistema de propulsión del carro en la rueda derecha, totalmente idéntico al de la izquierda.

La figura nº 4 es una perspectiva de detalle de la parte

transversal del chasis con la bandeja porta-acumuladores.

La figura nº 5 es una perspectiva frontal del carro con los detalles ornamentales preferidos.

El carro de que se trata está compuesto por un elemento
 5 estructural o chasis dotado de tres piezas principales la
 agarradera (15) sobre la que se monta el elemento de coman-
 do de (16) de configuración sensiblemente elíptica achafla-
 nada, el larguero (14) montado sobre el travesaño (10) de
 forma omega con extremos o semiejes (11) sobre los que se
 10 montan los elementos de transmisión.

Basculando sobre el travesaño (10) se monta la bandeja
 (17) de sección transversal en "U" que soporta los acumula-
 dores (20) merced a los semiejes (18), de tal manera que
 cualquiera que sea la inclinación de (14) respecto al suelo
 15 el propio peso de los acumuladores (20) estabiliza el con-
 junto del carro, al mantenerse la bandeja (17) paralela al
 suelo y compensar el peso del saco (23) u otros objetos
 transportados y los útiles contenidos en el mismo. Como op-
 ción a lo anterior y sin desmarcarse de la unidad de la in-
 20 vención, en los puntos de basculamiento sobre los semiejes
 (18) puede montarse cualquier medio de fricción o amorti-
 guador que ralentiza el movimiento de (17) alrededor de los
 citados semiejes (18).

Las zonas más exteriores de (10) a modo de semiejes (11)
 25 se solidarizan las pletinas (19) sensiblemente rectangula-
 res los que se montan los casquillos (24) que sostienen el
 perno giratorio (22) de las ruedas (13) y que están dotados

de las bridas (12) solidarios a (22). Fijados a (12) se encuentran las motorreductores (21) de tipo irreversible cuyo eje está encajado al perno de (13), (22).

5 Para permitir el giro a derecha o a izquierda del carro se montan dos grupos propulsores (21) en contraposición, los cuales están conectados al órgano de comando (16) montado en la agarradera (15) solidaria al larguero (14).

10 Se comprenderá después de observados los dibujos y la explicación que hemos efectuado de ellos que el Modelo que motiva la presente Memoria proporciona una construcción sencilla y efectiva que puede ser llevada a la práctica con gran facilidad, constituyendo, sin duda alguna, un resultado industrial.

15 Se hace constar, a los efectos oportunos, que en el objeto que constituye el presente Modelo podrán introducirse todas aquellas variaciones y modificaciones de detalle que las circunstancias y la práctica pudieran aconsejar, siempre y cuando con las variantes que se introduzcan, no se altere o modifique la esencia que queda resumida en las siguientes REIVINDICACIONES.

--

--

--

--

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

1a - "CARRO A TRACCION ELECTRICA PERFECCIONADO PARA EL TRANSPORTE DE SACOS DE GOLF Y SUS ACCESORIOS" caracterizado por estar constituido por un chasis formado por el larguero (14) montado al travesaño (10) configurado en omega con sendos semiejes (11) soldados en los extremos exteriores de (10) a las cuales se les ha solidarizado las pletinas rectangulares (19) sobre los que se monta el sistema de tracción del carro. El larguero (14) y en su extremo superior monta la agarradora (15) con el dispositivo de comando (16).

2a - "CARRO A TRACCION ELECTRICA PERFECCIONADO PARA EL TRANSPORTE DE SACOS DE GOLF Y SUS ACCESORIOS" según la anterior reivindicación caracterizado porque los acumuladores (20) descansan sobre la bandeja de sección transversal "U" que se balancea libremente alrededor de los semiejes de sustentación (18) de manera que cualesquiera que sea el movimiento del carro el fondo de la bandeja (17) permanecerá paralelo al suelo de forma que el peso de los acumuladores (20) estabiliza el carro y neutraliza el peso de los sacos o de otros objetos transportados. Igualmente y en los casos que se desee el movimiento de (17) alrededor de (18) se podrá aminorar mediante la instalación de un amortiguador o elemento de fricción.

3a - "CARRO A TRACCION ELECTRICA PERFECCIONADO PARA EL TRANSPORTE DE SACOS DE GOLF Y SUS ACCESORIOS" según la primera reivindicación caracterizado porque mediante los cas-

quillos (24) que sostiene el perno giratorio (22) de los
ruedas (13) y que están dotados de las bridas (12) solida-
rias a (22), se montan los motorreductores (21) de tipo
irreversible cuyo eje está encajado al perno (13) de (22).

5 Dichos motorreductores (21) por la acción del usuario sobre
(16) permiten el movimiento del carro hacia adelante o ha-
cia atrás a derecha o a izquierda de según se active los
dos motorreductores (21) con el mismo sentido de giro, o
bien en sentido contrario el uno del otro. Montándose (15)
10 en contraposición el uno del otro para mayor estabilidad
del conjunto.

4a - "CARRO A TRACCION ELECTRICA PERFECCIONADO PARA EL
TRANSPORTE DE SACOS DE GOLF Y SUS ACCESORIOS".

15 Todo tal y conforme se describe en la presente Memoria
la cual consta de ocho hojas mecanografiadas por una sola
cara y tres planos que la ilustran.

MADRID, 20 JUN. 1985
MANUEL GIBERNAU CORACHAN
P.A.

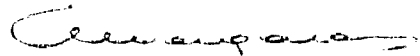


Fig. 1

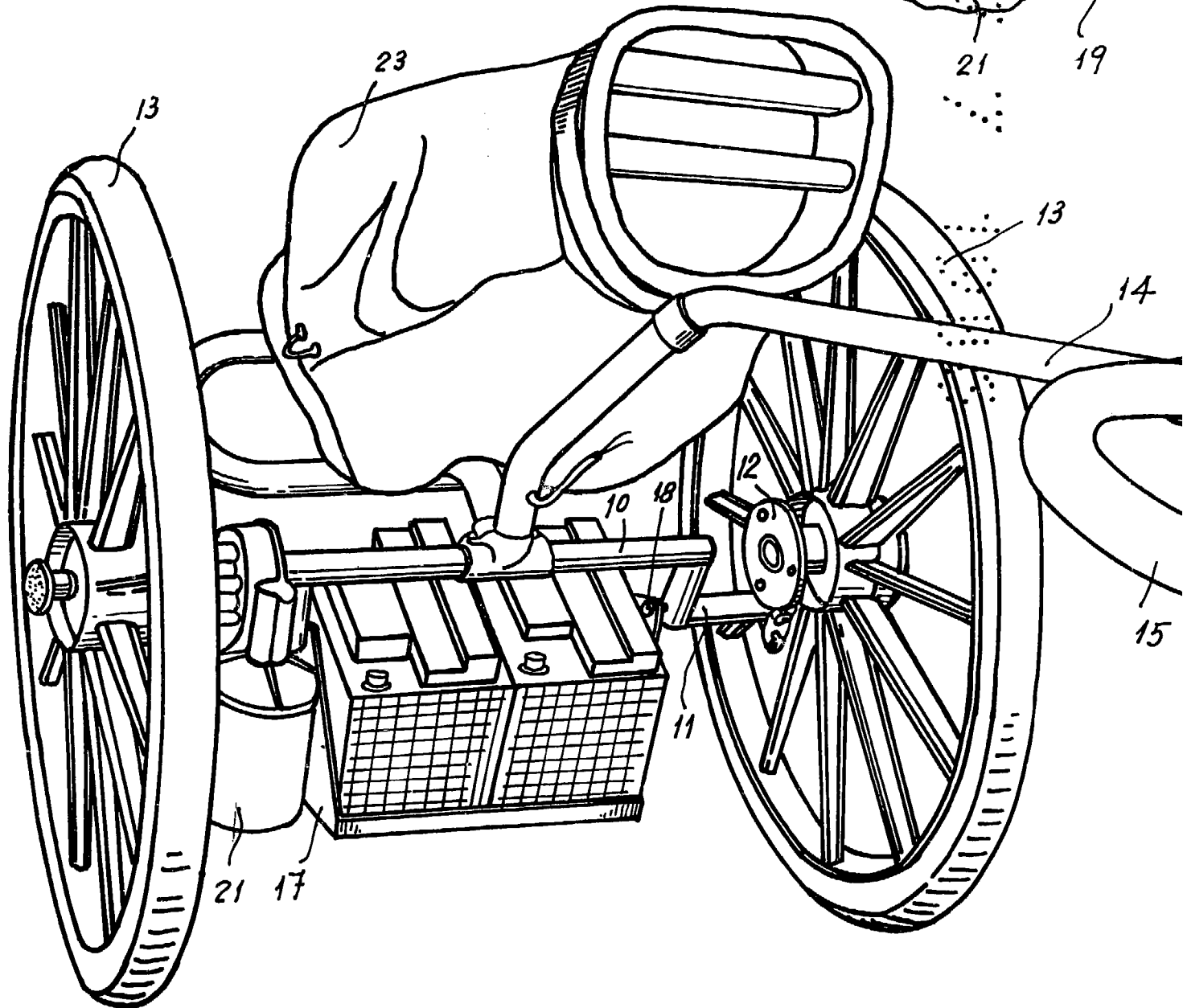
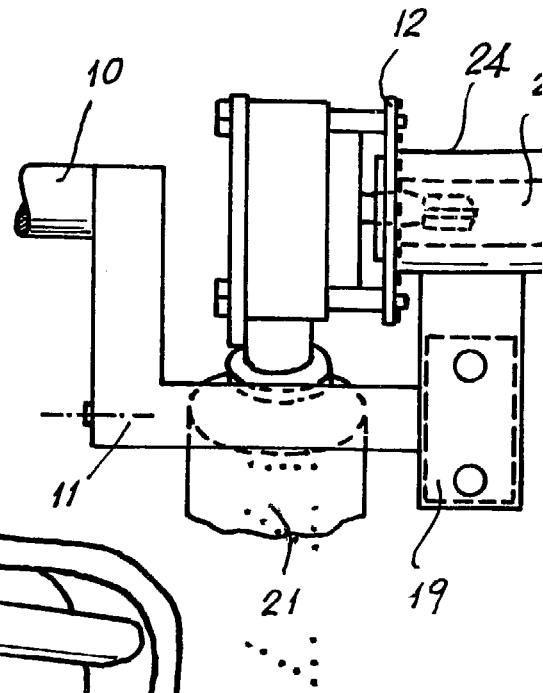


Fig. 3



Escala variable

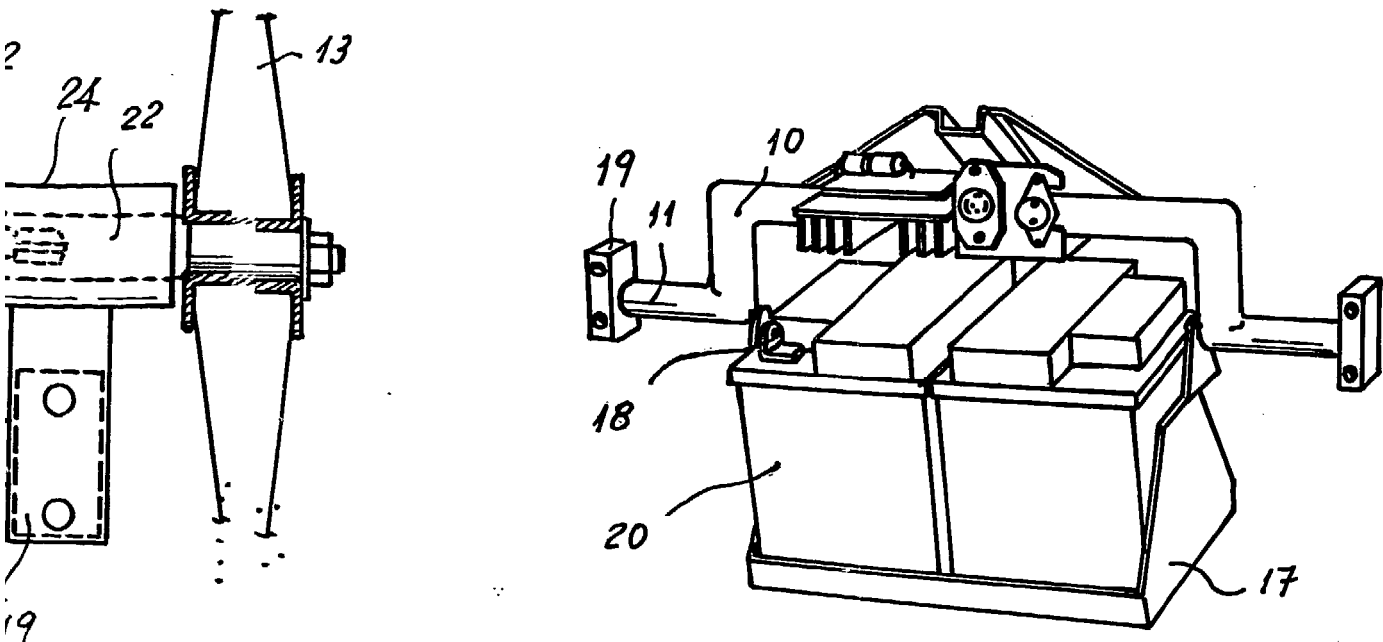
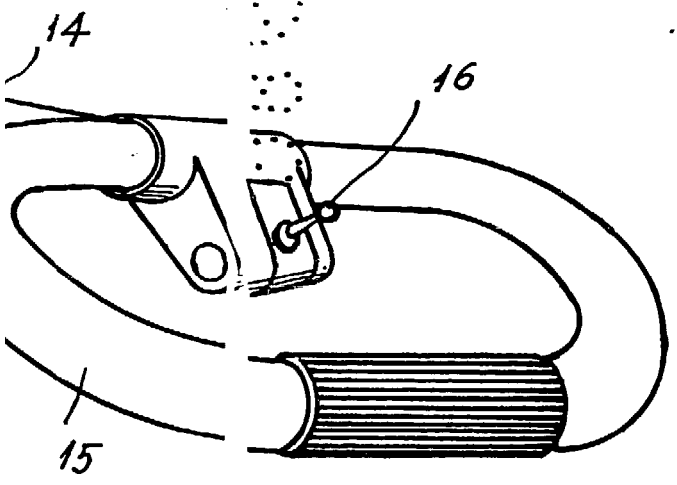


Fig. 4



20 JUN. 1986

Madrid.
f.a.

[Faint signature]

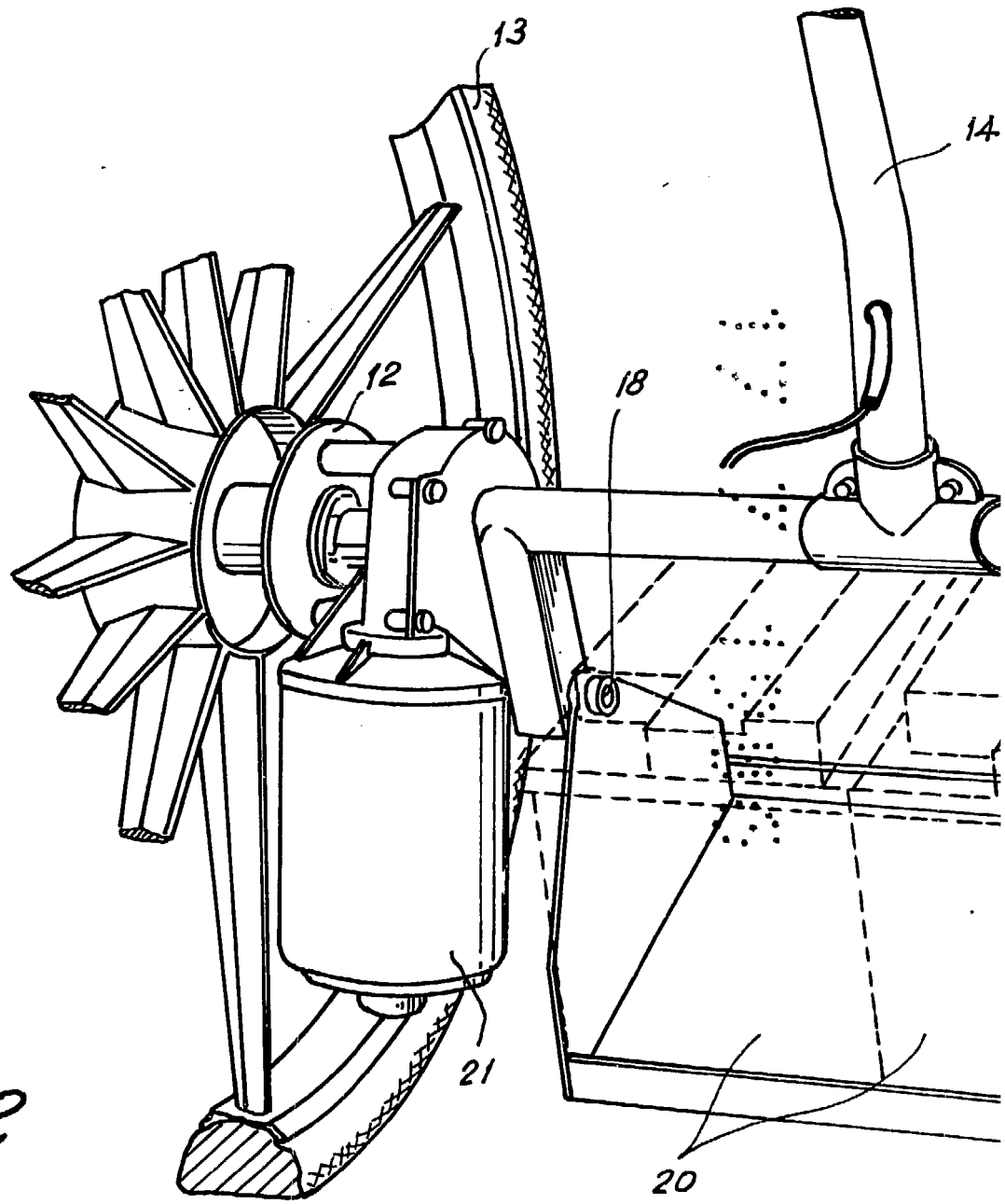
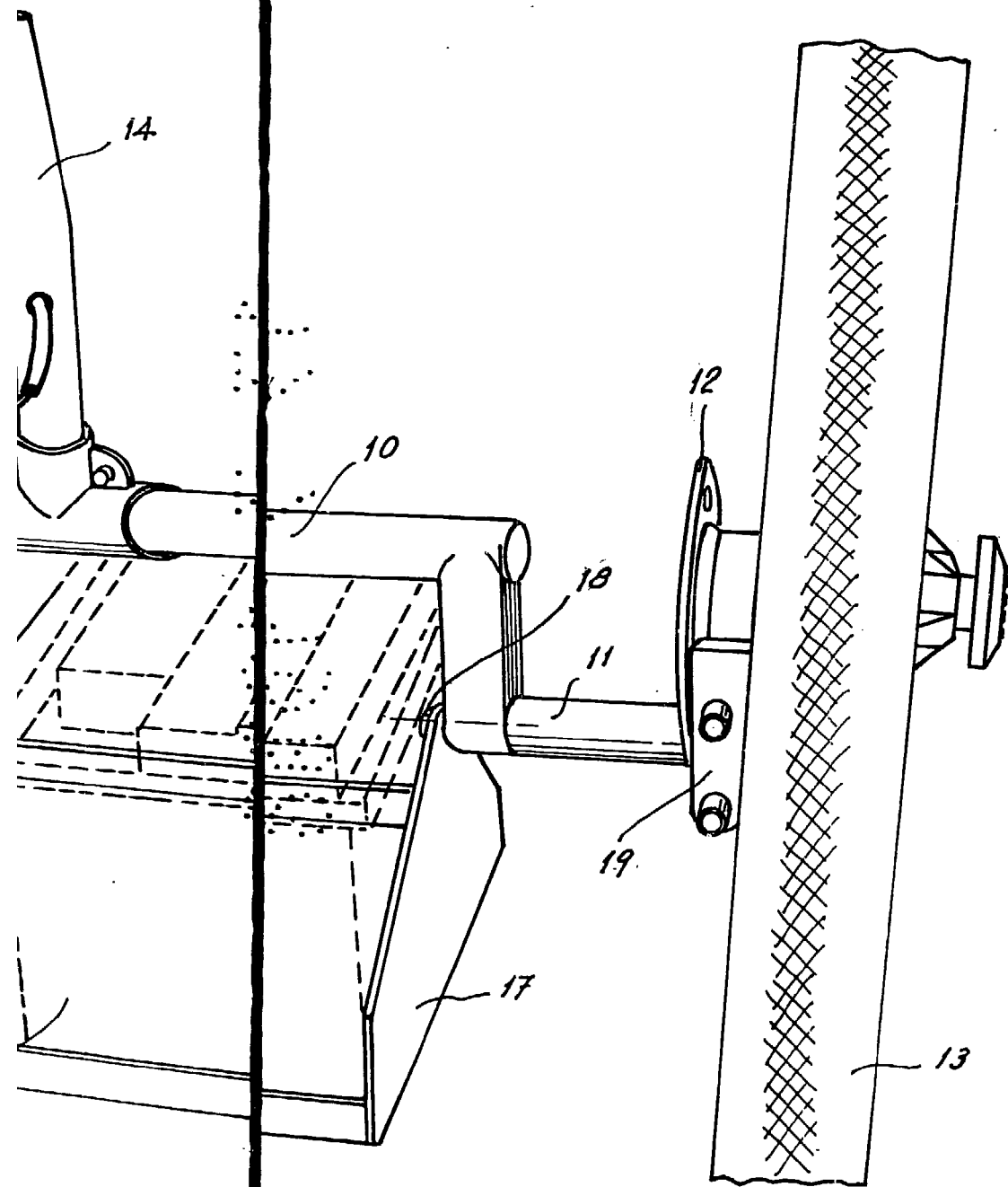


Fig. 2

Escala variable



Madrid.
p.a.

20 JUN. 1986

[Handwritten signature]

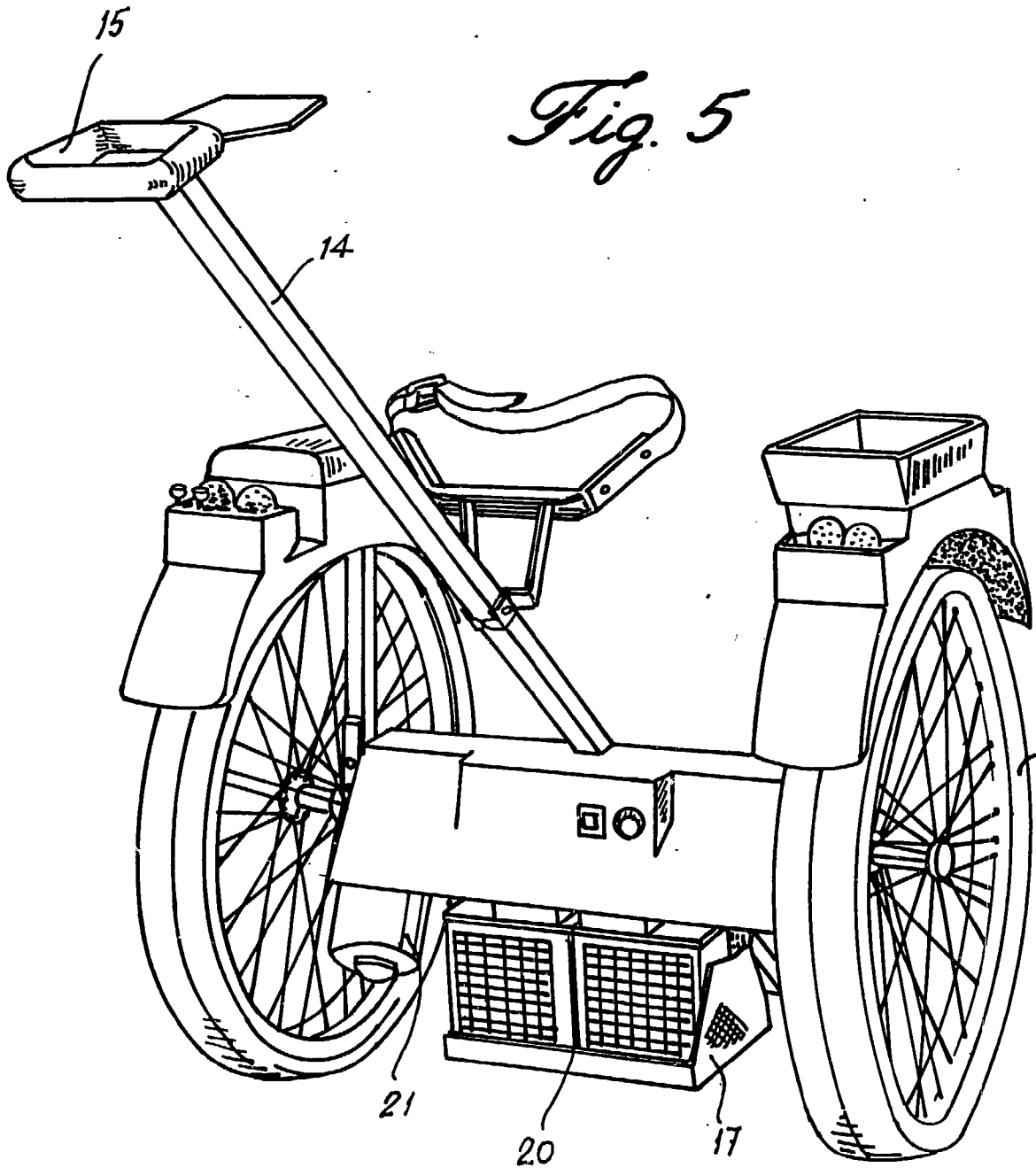


Fig. 5

Madrid. 20 JUN. 1986
p.a.

Escala variable