

357928



A 6314 17/14

MEMORIA DESCRIPTIVA
DE UNA PATENTE DE INTRODUCCION, POR DIEZ AÑOS EN ESPAÑA,
A FAVOR DE D. MAX PAUL VARO, DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA,
RESIDENTE EN ANTONIO MAURA 18, ALICANTE,

s o b r e

"COCHE ELECTRICO DE FUNCIONAMIENTO AUTONOMO PARA PISTAS"



La presente solicitud de patente de introducción se refiere a un coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas.

5.- Este coche ha sido fabricado, en Alemania por la firma H. Pargannasch, de Dierdorf W.w y aporta nuevas y considerables ventajas sobre los coches eléctricos de pistas existentes.

10.- Es de todos conocido el sistema de funcionamiento de los coches eléctricos de pistas empleados en los parques de atracciones y que no pueden emplearse fuera de la pista que es preciso preparar al efecto, y que necesariamente debe ser metálica, ya que aquí es donde hace el contacto a masa que con la fase activa de la que toma corriente, a través de la pértiga, pone en funcionamiento el motor.

15.- Como ya se sabe, estos coches no pueden emplearse fuera de, la pista y del recinto empleado al efecto, lo que hace que tengan un limitado radio de acción y prácticamente un único empleo.

20.- Sin embargo, el coche objeto de la solicitud, tiene muchas y muy variadas aplicaciones y su empleo no se limita a un recinto exclusivo.

25.- Por ejemplo, puede emplearse en escuelas de conductores, parques de tráfico infantiles, parques de atracciones, pero sin limitarse a un recinto, y un amplio campo que no es preciso enumerar en su totalidad.

30.- El conjunto es muy sencillo, ya que está formado por un chasis dentro del cual se monta un motor eléctrico unido a una rueda motriz y guiado por un volante, siendo accionado este motor por una batería colocada dentro del mismo chasis.



Para dar una idea exacta del objeto de la solicitud, se acompañan a la presente memoria descriptiva, dibujos a los cuales nos iremos refiriendo a lo largo de la misma, que facilitará su comprensión, pero que en modo alguno lo limitará a ella.

En la figura 1ª vemos el coche objeto de la solicitud en una vista lateral.

La figura 2ª nos lo muestra sin carcasa.

La figura 3ª es una vista en planta superior.

La figura 4ª es un detalle del montaje del motor.

La estructura del coche la compone un bastidor 1 de forma rectangular, y con los lados cortos redondeados.

La parte delantera del coche, la correspondiente al morro, la forma un puente con tres brazos 2, los cuales están soldados al bastidor por su parte inferior. Este puente tiene por misión proteger el motor que se sitúa debajo de él y al que más tarde nos referiremos.

En la cruz que forman estos tres brazos, se coloca fijo un eje hueco 3, por dentro del cual se mueve otro eje 4 rígido. En la parte superior de éste, se coloca un volante que facilitará la maniobra del coche.

La parte inferior del eje hueco 3 descansa sobre un puente móvil 5 al cual atraviesa una pletina 6 en sentido perpendicular al eje, sobre la cual descansa el eje móvil y que le accionará conjuntamente con el volante y en el sentido de giro de éste.

Unida a esta pletina 6 figura otra pletina acodada 7 en la que se ha practicado una canal 8 que la recorre en un tercio aproximadamente de su longitud. Sujeto a esta pletina acodada 7 se coloca el motor eléctrico 8. Este motor, conjuntamente con el puente móvil 5, gira 180º, im-



impidiéndole que gire completamente dos topes 9 soldados el puente móvil y que tropezarám en el brazo delantero del puente fijo.

5.- Entre los brazos verticales del puente móvil, se coloca un eje 10 sobre el que van montadas dos ruedas paralelas, una motriz 11 y otra, el neumático de rodadura delantero 12. Ambas ruedas girarán conjuntamente ya que la rueda motriz va unida a la llanta del neumático de rodadura por un eje rígido hueco 13 por dentro del cual pasa el eje de sustentación 10.

10.- Desde el eje del motor eléctrico 8 hasta la rueda motriz 11 se dispone una correa 14 cuya superficie es dentada, de forma que se ajuste perfectamente a la periferia de la indicada rueda motriz, la cual es también dentada, lo que hace que aunque debido al uso la correa se afloje, no patine, como sucedería si se acoplara una correa lisa. De todas formas, es posible tensar esta correa, puesto que como antes hemos dicho, el motor eléctrico está sujeto a la pletina acodada 7 por medio de unos tornillos con tuercas, se aflojan éstas y se sube o baja el motor regulándole de nuevo a la altura precisa.

15.- En la parte posterior y sujeto al bastidor, se colocan unas pletinas perpendiculares al eje del coche 15 sobre las que se entrecruzan otras dos perpendiculares a las primeras 16 sobre las que se sujeta la batería 18 que alimenta el motor, así como todas las luces del coche y que al mismo tiempo sirven de soporte a dos ruedas dentadas 17 montadas sobre cojinetes y un eje rígido, las cuales girarán locas.

20.- 25.- 30.- Todo el conjunto va cubierto por una carcasa 19



que pueda ser fabricada de cualquier tipo de material, según convenga, la cual lleva todo el borde interior a su alrededor por encima del bastidor, una protección de goma 20 que evitará que se dañe, al amortiguar los posibles golpes.

5.- En uno de los laterales de la carcasa, lleva un monedero 21, el cual tiene unos contactos eléctricos en serie con la batería, Al introducirse la moneda, se cierran estos contactos, que dan corriente a un temporizador 22, el cual se regulará a voluntad, y que marcará el tiempo durante el cual el coche estará en funcionamiento. Pasado este tiempo, cortará automáticamente la corriente.

También en serie con este temporizador, lleva un interruptor de pie 23, el cual debe ser accionado para que el motor se ponga en marcha.

15.- La batería de alimentación llevará acoplada una toma de corriente, que facilitará su carga cuando sea preciso, sin necesidad de tener que transportarla, ni siquiera moverla del interior del coche.

20.- Ni que decir tiene que podrán introducirse modificaciones de forma o detalle que no alteren esencialmente el objeto de la solicitud, la cual se reivindica en la siguiente

N O T A

25.- En resumen, la presente solicitud recaerá sobre las siguientes reivindicaciones.

30.- 1ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, caracterizado porque consta de un bastidor que en la parte correspondiente al morro lleva un puente con tres brazos, en la cruz del cual se coloca un eje hueco, por dentro del cual se mueve otro eje, que en su parte su-



perior lleva acoplado un volante de dirección.

5.- 2ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, según la reivindicación primera, caracterizado porque la parte inferior del eje hueco descansa sobre un puente móvil que entre sus dos brazos lleva una pletina sobre la que descansa el eje móvil el cual girará conjuntamente con el volante, en el sentido de éste.

10.- 3ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque lleva una pletina, sujeta a la cual se coloca un motor eléctrico que girará con el conjunto del puente móvil en 180º, impidiéndole que gire totalmente, dos topes colocados en la parte superior del puente móvil que tropezarán con el brazo delantero del puente fijo.

15.- 4ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, según la reivindicación tercera, caracterizado porque entre los brazos verticales del puente móvil, se coloca la rueda motriz del vehículo, cuyo eje lleva en uno de sus extremos una polea o rueda que girará conjuntamente con la primera por estar solidariamente unidas.

20.- 5ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el motor eléctrico lleva en uno de los extremos de su eje una polea o rueda para transmitir el movimiento a la rueda motriz, a través de una cadena o correa convencional.

25.- 6ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, caracterizado porque en la parte trasera y sobre el bastidor, lleva unas pletinas combinadas, sobre las cuales se coloca la batería de alimentación y que al

30.-



mismo tiempo sirven de soporte a dos ruedas posteriores, montadas sobre cojinetes y que giran locas.

5.- 7ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, caracterizado porque todo el conjunto está cubierto por una carcasa que en su borde inferior lleva una protección de goma.

10.- 8ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, según la reivindicación séptima, caracterizado porque en uno de los laterales de esta carcasa, lleva un monedero con unos contactos, los cuales al ser accionados, dan corriente a un temporizador que marcará la duración del funcionamiento del motor, el cual se pondrá en marcha, al ser accionado un interruptor de pie colocado en el fondo de la carcasa y en serie con el mismo.

15.- 9ª.- Coche eléctrico de funcionamiento autónomo para pistas, según las reivindicaciones cuarta y sexta, caracterizado porque el coche lleva tres neumáticos de rodadura, uno en la parte anterior y dos en la posterior.

20.- 10ª.- COCHE ELECTRICO DE FUNCIONAMIENTO AUTONOMO PARA PISTAS.

Según se describe en la presente memoria que consta de siete folios mecanografiados por una sola cara y dibujos.

Madrid, 6 de Septiembre de 1968

357928



Fig. 1^a

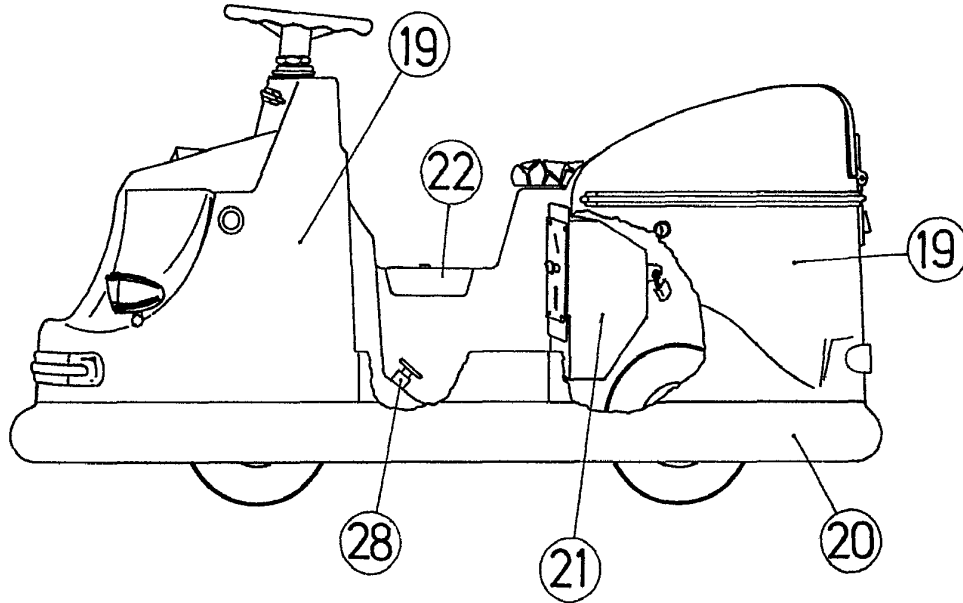
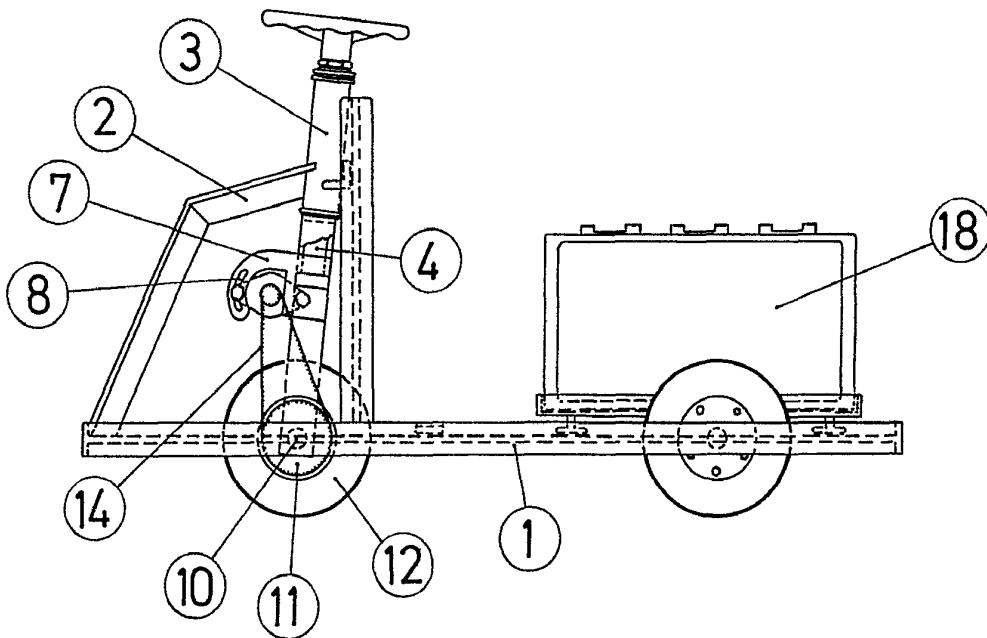


Fig. 2^a



ESCALA VARIABLE
Madrid, 1906

357928



Fig. 3^a

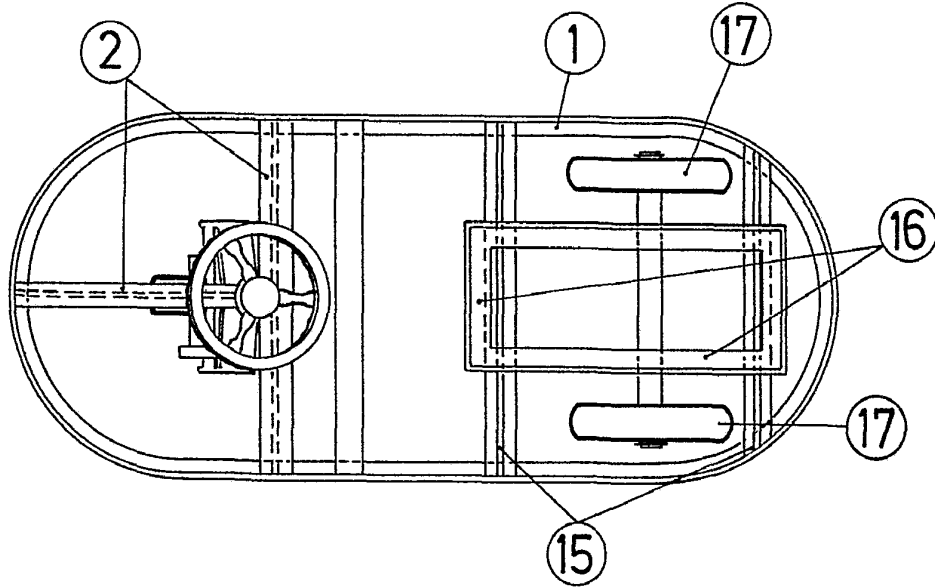
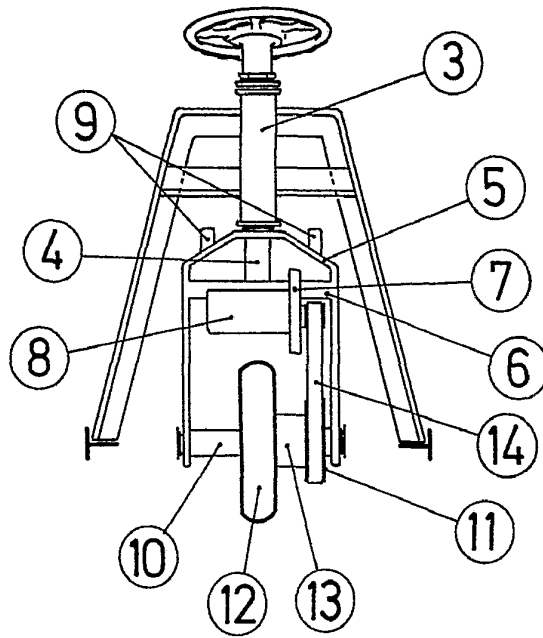


Fig. 4^a



ESCALA VARIABLE
Madrid, ... de ... 6 SEP 1909