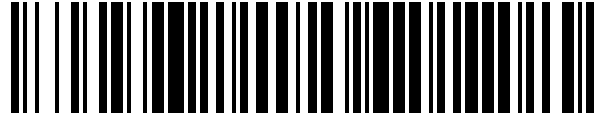


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 226 569**

21 Número de solicitud: 201800583

51 Int. Cl.:

A47C 11/00 (2006.01)

H02J 7/00 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

02.10.2018

43 Fecha de publicación de la solicitud:

15.03.2019

71 Solicitantes:

HERNÁNDEZ BETHENCOURT, Santiago José
(48.0%)

Av. del Cid 156, 13
46014 Valencia ES;

HENÁNDEZ BETHENCOURT, Antonio Manuel
(47.0%) y

VILLAR CLOQUELL, Javier (5.0%)

72 Inventor/es:

HERNÁNDEZ BETHENCOURT, Santiago José

74 Agente/Representante:

VILLAR CLOQUELL, Javier

54 Título: **Banco urbano para estacionamiento y carga de vehículos**

ES 1 226 569 U

DESCRIPCIÓN

Banco urbano para estacionamiento y carga de vehículos.

5 Sector de la técnica

La presente invención se encuadra en el sector industrial especializado en la fabricación de vehículos eléctricos así como de sus accesorios, especialmente patinetes y bicicletas.

10 Antecedentes

Es una evidencia que la sostenibilidad y el compromiso de la sociedad con el medioambiente han generado nuevos modelos de vida que afectan también en cómo nos movemos, son conocidas por ejemplo las diferentes propuestas para la movilidad en bicicleta que han desarrollado diferentes empresas y municipios, algunas de ellas permiten retener las bicicletas y liberarlas en función de un complejo sistema informatizado que puede incluir, en las más sofisticadas instalaciones, de una aplicación para el teléfono móvil.

Algunas innovaciones dan solución a la carga y estacionamiento como recoge el modelo de utilidad español con número de publicación 1206038 del solicitante SenaeEnergy S.L. que describe una unidad integrable en un poste o farola, solución compleja por su impacto visual y los riesgos derivados de acopiar objetos en altura, nuevamente otras estaciones de carga y estacionado proponen albergar los vehículos y las instalaciones de carga bajo una estructura que básicamente es un prisma rectangular, con lo que nuevamente no se resuelve la ocupación de los espacios públicos, ya que éstos son limitados y este tipo de soluciones operan en detrimento del peatón que ve invadido el escaso espacio con el que cuenta en las aceras, haciendo difícil su implementación en un entorno urbano. Nuevamente vemos sistemas de anclaje y recarga, en este caso para bicicletas en las que éstas además quedan a la intemperie y el espacio ocupado por ellas no es aprovechado para otro uso, podemos verlo en la patente con número de publicación 2472445 del solicitante Bonopark S.L. o en la patente europea EP 2781397 del solicitante JCDECAUX SA.

Recientemente se han introducido, especialmente en el entorno urbano los patinetes eléctricos como medio rápido y económico para realizar trayectos de corto o medio recorrido, en el caso de las empresas que ofertan los servicios de alquiler de este tipo de vehículos surgen diferentes impedimentos, entre ellos su carga, ya que cuando un usuario alquila un patinete eléctrico lo prefiere con un estado de carga próximo al máximo de su capacidad pues es muy probable que durante su uso amplíe su trayecto sobre el que tenía planeado, con lo que debería regresar a un punto de alquiler y tomar otro lo cual no es operativo. De otro lado los puntos de alquiler de este tipo de vehículos son normalmente al aire libre, esto supone un deterioro derivado de las inclemencias del tiempo y/o el vandalismo.

Por otra parte la ocupación de las aceras por estos vehículos cuando son aparcados en ésta genera un problema, al menos visual para los viandantes, provocando una desafección por parte de los ciudadanos, esto supone un problema para las empresas y municipios que quieren ofrecer un espacio a estas opciones de movilidad.

No son por tanto conocidas invenciones como la preconizada en la presente invención.

50 Objeto de la invención

Ofrecer un medio para facilitar la integración de los patinetes eléctricos como medio de transporte sostenible, esta invención resuelve los problemas de ocupación de las aceras y espacios públicos en general que generan estos vehículos, ubicándolos a su vez en un

5 elemento que los resguarde de las inclemencias del tiempo y les proteja del vandalismo. La ocupación de las aceras se resuelve con notables beneficios ya que los vehículos se ubican en un punto que permite su carga y que de otro lado constituye un banco para los peatones, que además contribuye a mejorar las ciudades modernas tanto por su mejor operatividad como por su imagen.

Descripción de la invención

10 El banco urbano para estacionamiento y carga de vehículos de la presente invención dispone de una superficie que presenta dos planos laminares con encuentro próximo a su perpendicular que permite su empleo como banco al generarse un apoyo para el asiento y otro para respaldo, del respaldo emerge una porción sensiblemente paralela al suelo que extiende el área cubierta bajo el banco y en las que de forma adicional es posible colocar placas solares para aumentar la suficiencia energética de la invención preconizada, se han previsto versiones en las que para 15 facilitar la estabilidad del banco sin necesidad de anclarse, el banco presenta una porción de material de forma laminar que paralela al suelo se une al banco descrito en ésta línea de contacto.

20 Esta forma descrita hace posible aprovechar el área generada bajo el banco para disponer los vehículos eléctricos, el banco dispone de unos separadores que en una de sus formas de realización son perpendiculares a la superficie descrita donde se introducen los vehículos sin que ninguna parte de ellos quede fuera, generando diferentes cabinas individuales en función de su longitud, cerrando estas cabinas mediante unas puertas o barras se consigue permitir o denegar el acceso a un usuario, al disponer la invención de medios coordinados con los patines eléctricos para conocer el número de patines, su estado de carga u otra incidencia, 25 estos medios consisten en al menos una unidad de control así como medios de comunicación inalámbrica convencionales como bluetooth o WIFI; el banco dispone de alimentación eléctrica suministrada directamente de la red o de forma preferente por una batería que permite la carga de los vehículos que se encuentran aparcados tanto por medio de un conector eléctrico como realizada por carga inductiva. Su diseño permite unir tantos bancos como se precise, así como transportarlos a otras zonas donde se precise en función de la demanda. 30

35 En otro modo de realización las cabinas se disponen en el sentido principal del banco introduciendo los vehículos por los laterales del banco, esto permite su instalación y empleo en aceras de pequeñas dimensiones. Dado que existen patines en los que no es posible el plegado del manillar, y éste determina el ancho máximo del vehículo, se han previsto versiones en las que para aprovechar más el espacio las cabinas o espacios individuales presentan de forma alterna un alza de elevación resolviendo esta circunstancia. Su integración en las ciudades resuelve el problema de ocupación aleatoria de los espacios de la vía pública, carga y 40 conservación de éstos como se ha descrito, también permite a los usuarios disponer de un espacio en las cabinas para alojar un casco y/o chaleco para su seguridad, a la vez que ofrece un valor añadido como mobiliario urbano.

45 En un modo de realización preferente se emplea al menos una de sus cabinas como espacio para máquinas expendedores de venta.

Descripción de los dibujos

50 Para la mejor comprensión de cuanto queda descrito en la presente memoria, se acompañan unos dibujos en los que, a título de ejemplo, se representa una relación de las figuras de la invención propuesta: la figura 1, muestra una vista isométrica del banco urbano para estacionamiento y carga de vehículos (1) en la que podemos ver su cubrición lateral (2), las puertas (3) que definen el espacio de la cabina individualizada (4) y un patinete (6).

La figura 2, representa el banco (1) preconizado con su cubrición lateral (2) unas puertas (3), las cabinas (4) para los vehículos y las placas solares (7) para la autonomía energética del banco.

5 En la figura 3 podemos ver una vista isométrica en la que no se han representado las puertas para facilitar la comprensión de sus elementos, muestra las alzas de elevación (5) colocadas de forma alterna en las cabinas, puede apreciarse como merced a las alzas la altura de los manillares de los dos patines que se encuentran contiguos difiere, los elementos de separación no alcanzan la altura completa del banco como se muestra.

10

Descripción de un modo de realización preferente

Se cita a modo de ejemplo una forma de realización preferida siendo independiente del objeto de la invención los materiales empleados en su fabricación, así como los métodos de aplicación y todos los detalles accesorios que puedan presentarse, siempre y cuando no afecten a su esencialidad.

15

El banco urbano para estacionamiento y carga de vehículos de esta forma de realización consta de una superficie practicada de forma preferente con material laminar que define dos planos de encuentro próximo a un ángulo recto generando un asiento y un respaldo para su empleo como banco, la superficie descrita se prolonga desde el asiento hacia el suelo, en el encuentro con el suelo ésta lámina se dobla en ángulo recto para conformar el suelo del banco a la vez que éste dispone de la adecuada estabilidad sin necesidad de anclarlo al pavimento si no se requiere; partiendo del respaldo se prolonga una lámina de material paralelo al suelo que aumenta el área bajo el banco que se emplea para aparcar los vehículos, de esta forma como se desprende de la descripción esta superficie prismática puede manufacturarse de forma sencilla y económica partiendo por ejemplo del doblado de una lámina de acero inoxidable. El banco presenta dos cubriciones laterales (2) y tiene definidas unas cabinas individualizadas (4) para los vehículos generada por unos separadores de forma laminar perpendiculares al plano que define el respaldo y unidos a éste de forma firme mediante medios convencionales como unión por soldadura, tornillos o remaches, figura 2. Dispone de elementos de cierre para éstas cabinas como el empleo de puertas (3). Para permitir el acceso a las cabinas, éstas cuentan con medios de cierre seguro como cerraduras. La invención preconizada presenta medios para la carga eléctrica de los vehículos al disponer de un punto de entrada de suministro de la red eléctrica así como un batería para su emplazamiento donde la red no sea accesible, esta carga se realiza mediante un cable de alimentación y/o carga inalámbrica para cada uno de los vehículos. Dispone de medios para gestionar la carga de los vehículos y el acceso de éstos a los clientes mediante al menos una unidad de control que presenta medios de comunicación convencionales como Bluetooth o WIFI con los vehículos y con los sistemas remotos del propietario de los bancos y sus usuarios.

20

25

30

35

40

REIVINDICACIONES

- 5 1. Banco urbano para estacionamiento y carga de vehículos **caracterizado por** disponer de una superficie generada por dos planos que se encuentran próximos a un ángulo recto que definen un asiento y un respaldo, del que emerge un porción laminar sensiblemente paralela al suelo que amplía el área para la ubicación de los vehículos, el banco presenta sendas cubriciones laterales (2) así como unas separaciones para la creación de diferentes cabinas individualizadas formadas por material laminar unido al banco por medios convencionales; dispone de medios para permitir o denegar el acceso a estas cabinas descritas como el empleo de puertas (3) cuya acceso al usuario es gestionado por al menos una unidad de control y medios de comunicación convencionales como bluetooth o WIFI que transmiten los datos de los vehículos así como posibilitan una asistencia o gestión remota, permitiendo durante su estacionamiento cargar los vehículos al disponer de alimentación desde la red y/o batería ya sea a través de un cable o mediante medios inalámbricos.
- 10 2. Banco urbano para estacionamiento y carga de vehículos de acuerdo a la reivindicación primera **caracterizado por** encontrarse las separaciones que conforman las cabinas individualizadas perpendiculares al plano que define el respaldo del banco, encontrándose las puertas de acceso (3) perpendiculares a dichas separaciones y paralelas al plano del respaldo.
- 15 3. Reivindicación de acuerdo a la reivindicación primera **caracterizado por** encontrarse las separaciones que conforman las cabinas individualizadas paralelas al plano que define el respaldo encontrándose las puertas de acceso (3) situadas en los laterales del banco.
- 20 4. Reivindicación de acuerdo a las reivindicaciones 1,2 y 3 **caracterizada por** presentan al menos un alza de elevación (5) situada en el suelo de las cabinas y dispuesta en éstas de forma alterna.
- 25 5. Reivindicación de acuerdo a las reivindicaciones anteriores **caracterizada por** emplear la superficie externa de los bancos para la colocación de placas solares.
- 30 6. Reivindicación de acuerdo a las reivindicaciones anteriores **caracterizada por** disponer de al menos una máquina expendedora de venta en al menos una de las cabinas individualizadas.
- 35

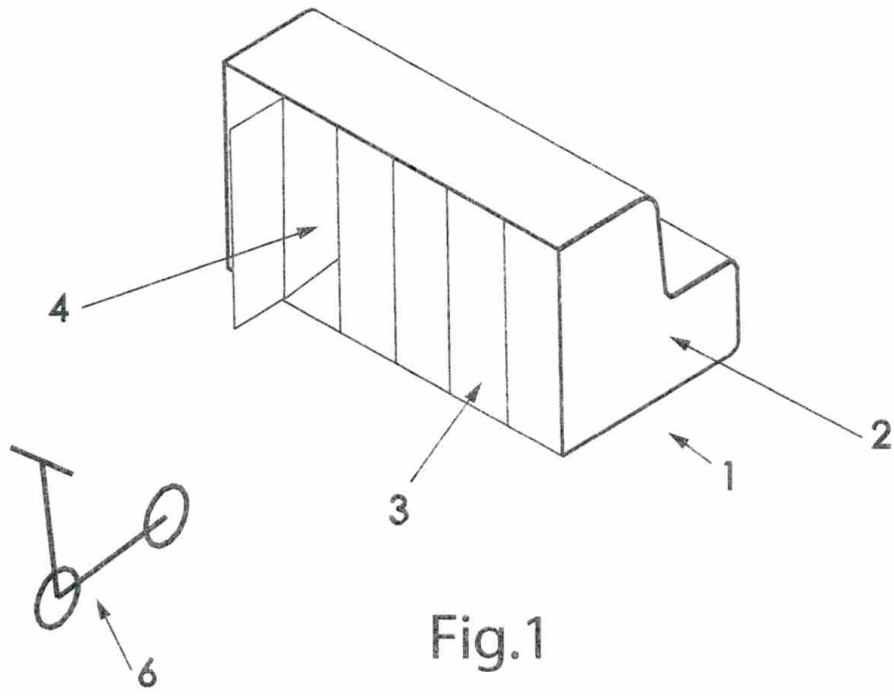


Fig.1

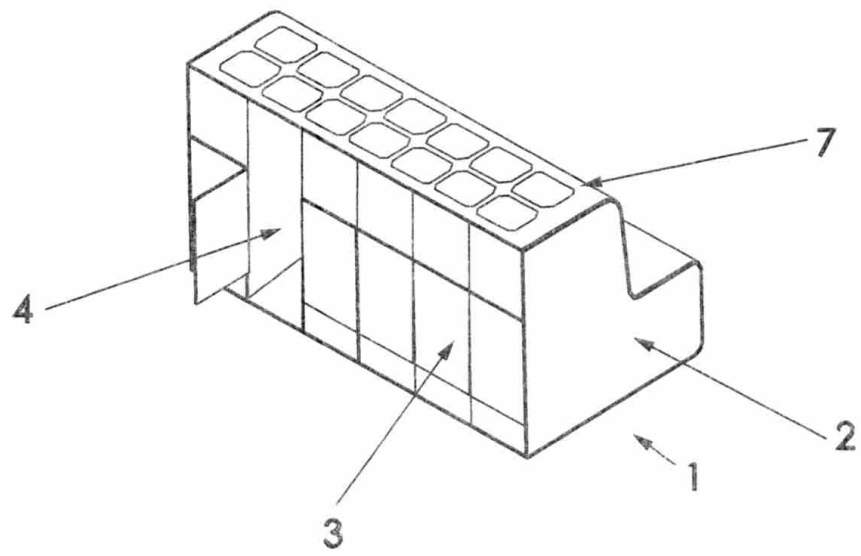


Fig.2

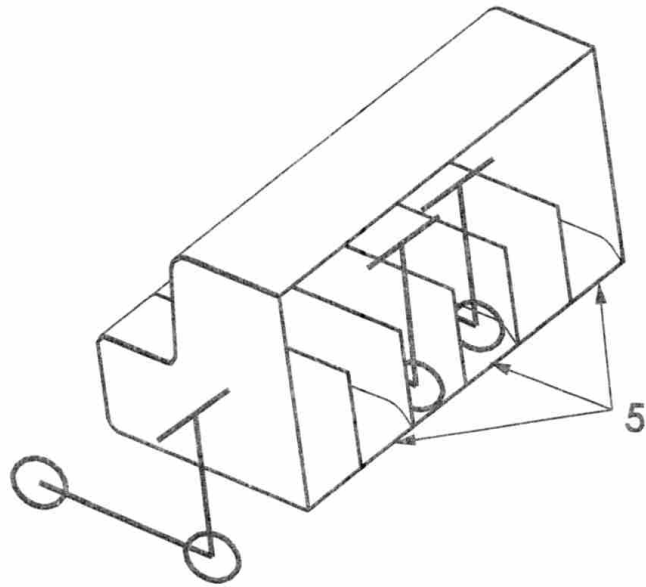


Fig. 3