

69386



• 69386

MEMORIA DESCRIPTIVA
de un Modelo de Utilidad a nombre de:
TALLERES MIGUEL DE PRADO, S.A., de na
cionalidad española, domiciliada en
MADRID, Plaza de la Independencia, 8
(España); por: "RAMPA BASCULANTE PARA
VEHICULOS".

.....oo000oo.....

5 El presente Modelo de Utilidad esta referido a una
rampa basculante para vehículos tales como automóviles, ca-
miones y tractores, el cual, en virtud de su ingeniosa con-
cepción y especiales características, resulta de gran sencii-
llez constructiva y suma practicidad, pudiendo ser montada
en cualquier local o espacio abierto y permitiendo disponer
de un elemento apto para el mantenimiento, engrase, limpieza
o reparación de toda clase de vehículos, particularmente ve-
hículos automóviles, en puntos y lugares desprovistos de ins-



10 talaciones adecuadas, puesto que puede improvisarse en ga-
rages, talleres e incluso en patios, jardines o recintos
análogos.

15 Su sencillez del sistema de rampa que vamos a
describir, su simplicidad constructiva y su facilidad de
montaje, convierten el objeto de este modelo en elemento
de manifiesta utilidad para la atención mecánica de toda
clase de vehículos, a los que permite elevar indistintamen-
te por su parte anterior, por la posterior o por ambas a la
vez, manteniéndolos en la posición deseada para trabajar
20 cómodamente bajo los mismos.

Esencialmente, la rampa basculante que nos ocupa,
comprende tres partes o piezas fundamentales: dos traviesas
y un bastidor, cuyas tres piezas se establecen sueltas y
enteramente independiente cada una con respecto a las otras.

25 Sus traviesas son dos vigas de naturaleza metáli-
ca y longitudinalmente cajeadas, a manera de carriles, ca-
da una de las cuales lleva por su parte inferior, es decir,
por la opuesta a la zona cajeadada, un nervio también longitu-
dinal y del mismo material que, en el punto medio o central
de su extensión, forma una emergencia provista de dos mues-
cas o ranuras transversales configuradas en medias-cañas.

30 Asimismo, cada traviesa está dotada en uno de
sus extremos de un ensanchamiento del carril o cajeadado pre-
visto en su cara superior, mientras que en el terminal con-
trario lleva un aro o placa a manera de tope o limitador.

35 Como adminfculos auxiliares del sistema de rampa



30 OCT

que integran, se disponen en ambos terminales de cada barra o traviesa, y por su parte inferior, sendos vástagos abatibles que sirven de patas o puntos de apoyo para mantener la rampa inmovilizada en posición horizontal cuando el vehículo deba guardar esta posición y aquella no haya de bascular.

El bastidor o soporte, está constituido por dos caballetes laterales y un puente o travesaño conformado por dos puntos de apoyo que vienen determinados por un par de rodillos gemelos y cilíndricos, los cuales aparecen dispuestos en correspondencia y para coincidir con las muescas practicadas en la emergencia central de la parte baja de las traviesas, que en la funcionalidad del sistema han de descansar simplemente apoyadas en el puente del bastidor-soporte, es decir, cabalgando por la superposición de dichas muescas sobre los repetidos rodillos.

Las traviesas, pues, van sueltas en el sistema y simplemente apoyadas en los puntos de apoyo del bastidor por los medios casquillos que determinan sus muescas inferiores y transversales.

Para mejor comprensión de cuanto expuesto queda, y únicamente a título de ejemplo, los adjuntos gráficos ilustran una forma de ejecución de la rampa basculante para vehículos que motiva este invento.

La figura 1ª nos muestra a la rampa basculante soportando un automóvil y basculada hacia la parte anterior del mismo. Se aprecian en la figura las traviesas (1) con



65 su parte superior cajeadada (2), el nervio (3) dispuesto en
la cara inferior de la misma con la emergencia (4) prevista
en su parte central y en la que están practicadas las
muescas o ranuras (5), de las que sólo una es visible, los
aros-topes (6) establecidos en los terminales de las vigas
o traviesas y los ensanchamientos de carriles (7) dispues-
70 tos en los extremos opuestos de las propias vigas.

Asimismo, se observa en la propia figura el bastidor-soporte, constituido por los caballetes laterales (8) y el puente o travesaño (9) determinado por dos rodillos gemelos y cilíndricos.

75 Como detalle suplementario, se ven también en esta figura los vástagos (10) que offician de patas o puntos de apoyo en determinada posición de la rampa.

La figura 2ª representa un detalle del sistema de basculamiento que tipifica a la rampa que describimos.
80 Claramente se advierte la forma en que la viga o traviesa (1) descansa en el bastidor-soporte por simple superposición o cabalgamiento de las muescas (5) practicadas en la emergencia central del nervio (3) sobre los puntos de apoyo que determinan los rodillos (11) del susodicho bastidor.

85 En la figura, para mayor distinción, se ha reflejado la traviesa ligeramente basculada y, por ende, jugando únicamente sobre el punto de apoyo correspondiente a su posicionalidad.

La figura 3ª, complementaria de la 1ª, no hace sino reproducir la posición horizontal, y por tanto inmovili-
90



30 Oct 1938

zada y estable, de la rampa. En esta posición gravita equilibrada sobre el bastidor-soporte y se afirma al piso por la acción de los vástagos (10), propiamente en función de patas.

95 Las piezas o partes visibles en esta última figura, siguen un orden de enunciación previamente fijado por las referencias numéricas de la figura 1ª, con las que se corresponden.

100 El sistema, como elementos auxiliares de su funcionalidad, prevé el uso de un gato auxiliar, que permite el alzado de una o dos ruedas sobre la estructura de la propia rampa, una vez situado el vehículo en ella, y el de un torno para permitir la subida a mano de dicho vehículo sobre la repetida estructura.

105 De lo expuesto, completado con la observación de los dibujos, claramente se deduce el funcionamiento del objeto del invento:

110 Superpuestas las viguetas sobre el bastidor, previo encaje de los medio-casquillos que determinan sus muescas inferiores en los rodillos del puente de aquel, y ajustadas de acuerdo con la distancia entre ruedas del vehículo al que la rampa ha de servir, se sitúa el coche en la misma encajando sus ruedas en los carriles o cajeados de las traviesas, que son tomadas por sus terminales ensanchados apoyados en el piso, y se le hace subir por medio del
115 torno a mano o por medios mecánicos propios hasta alcanzar el punto de gravedad preciso sobre el bastidor para mante-



30 00

nerse estable, llegado a cuyo punto se calza al vehículo convenientemente.

120 Para bascular después la rampa, según la necesidad o conveniencia de cada momento y, elevar el vehículo de una u otra parte o de ambas a la vez, bastará cambiar el punto de gravedad, haciendo avanzar o retroceder ligeramente al vehículo en su posición con preferencia por accionamiento de sus mandos mecánicos y previa rectificación de sus calzos.

130 A cada movimiento bascular, las traviesas descansarán sobre un punto de apoyo diferente de los dos previstos en el soporte, utilizando en cada caso la muesca o ranura correspondiente y quedando prácticamente al aire la muesca que no juega.

Esta peculiaridad se aprecia con toda nitidez en la figura 2ª de los dibujos, en que la rampa aparece pendulada hacia una de sus dos posibles inclinaciones.

135 La rampa se suministra en tipo "Standard", conforme descripción, o también con un sólo punto de apoyo, como asimismo con traviesas de mayor anchura de cajado para doble-rueda, propia de camiones de gran tonelaje y máquinas agrícolas.

140 Lo dicho es fiel reflejo de la invención, debiendo considerarse en su sentido más amplio y sin alcance limitativo de ningún género.



30 00

-REIVINDICACIONES-

145 1ª.-Rampa basculante para vehículos, caracteriza-
da por comprender tres partes o piezas fundamentales, dos
traviesas y un bastidor-soporte, y caracterizada también
porque dichas tres piezas se establecen enteramente sueltas
e independizada cada una con respecto a las otras.

150 2ª.- Rampa, según reivindicación primera, caracte-
rizada porque cada una de las traviesas que la integran
viene determinada por una viga de naturaleza metálica y
cajeada longitudinalmente, a manera de carril, que lleva
por su parte inferior, o sea por la opuesta a la zona ca-
jeada, un nervio asimismo longitudinal y de igual material
155 que, en su punto central o medio, forma una emergencia pro-
vista de dos muescas o ranuras transversales configuradas
en media-caña, estando dotada en uno de sus extremos de un
ensanchamiento del carril o cajeadado previsto en su parte
superior y en el terminal opuesto de un aro a modo de tope
160 o limitador, mientras que lleva dispuestos en ambos sendos
vástagos abutibles destinados a officiar de patas en la posi-
ción estable e inmovil de la rampa.

165 3ª.- Rampa, según reivindicación primera, caracte-
rizada porque el bastidor-soporte se constituye por dos ca-
balletes laterales y un puente o travesaño conformado por
dos puntos de apoyo determinados por un par de rodillos
gemelos y cilindricos, los cuales se disponen en correspon-
dencia y para su coincidencia con las muescas realizadas en
la emergencia central de la parte baja de las traviesas que,
170 en la funcionalidad del sistema, descansan por simple super-



3005

posición en el puente del bastidor-soporte y por cabalgamiento de los medios casquillos de las muescas sobre los rodillos determinantes de aquel.

4º.- RAMPA BASCULANTE PARA VEHICULOS.

175

Tal como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de ocho hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 30 de Octubre de 1.958

Carlos Juncos

16 JAN 1958

HOJA UNICA

69386

TALLERES MIGUEL DE PRADO. S.A.

69386

FIG. 1

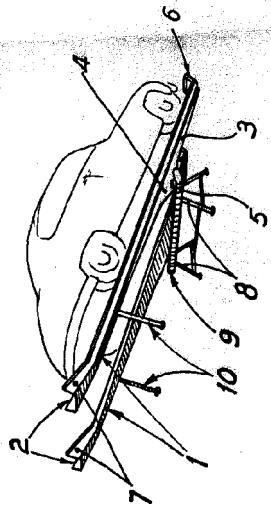


FIG. 3

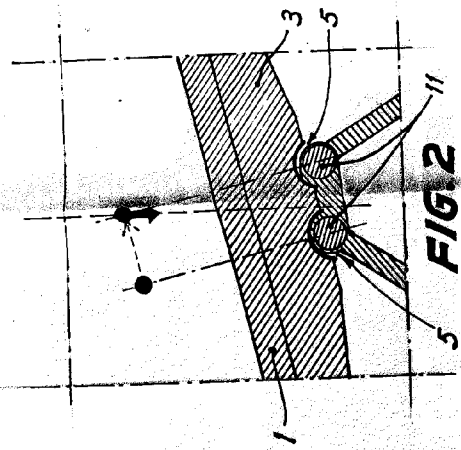
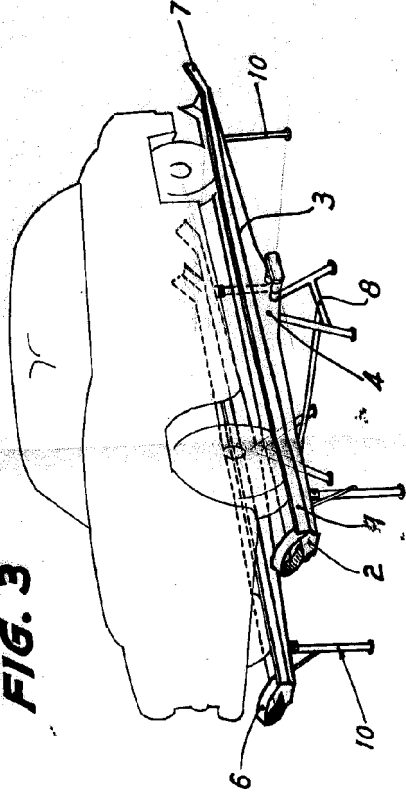


FIG. 2

MADRID, 30 OCT 1958

Carbajal

ESCALA VARIABLE