



ESPAÑA

(10) ES (11) (12) (13)	NUMERO 258.543 (X)	(16) Y
	FECHA DE PRESENTACION - 5 MAYO 1981	

MODELO DE UTILIDAD

10 MAR. 1982

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(4) FECHA DE PUBLICIDAD	(5) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. B66F11/04

(6) TITULO DE LA INVENCIÓN

PLATAFORMA ELEVADORA.

(7) SOLICITANTE (S)

DON JOSE CASANOVAS PUJOL.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Buenaventura Muñoz, 33-37 - BARCELONA

(72) INVENTOR (ES)

El propio solicitante D. José Casanovas Pujol,
de nacionalidad española.

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

DON LEONCIO DEL RIO CUYAS.

MEMORIA DESCRIPTIVA

1 La presente invención hace referencia, según se indica en su enunciado, a una plataforma elevadora.

De manera mas concreta, la invención se refiere a una plataforma elevadora que, aun pudiendo también eventualmente admitir otras aplicaciones que, desde luego, deberán considerarse por completo comprendidas en el ámbito de protección del registro que se solicita, ha sido especialmente estudiada en vistas a su montaje en camionetas y vehículos análogos, facilitando el acceso a la correspondiente plataforma de carga, por ejemplo, para facilitar las operaciones de carga y descarga de determinadas máquinas o aparatos, tal como frigoríficos, máquinas lavadoras de ropa y otros aparatos electrodomésticos, máquinas recreativas, etc., etc., o también para facilitar el acceso a dicha plataforma a minusválidos o a personas enfermas o accidentadas.

La plataforma elevadora que motiva la presente petición de registro, según se pondrá claramente de manifiesto a continuación, destaca principalmente por su sencillez estructural, por su simplicidad de manejo, por su seguridad de funcionamiento, y, especialmente, por el hecho de quedar totalmente oculta en su posición replegada, cuando no deba ser utilizada, ocupando en esta posición un espa-

cio sumamente reducido, de manera que no disminuye prácticamente el volumen útil de carga del vehículo al que se halla acoplado el dispositivo.

Por lo demás, la esencialidad, el esquema de funcionamiento y las principales características y ventajas de la plataforma de carga en cuestión, resultarán mas fácilmente comprensibles a la vista de los dibujos adjuntos, en los que -en forma esquemática y, desde luego, sin caracter limitativo de ninguna clase- se ha representado un ejemplo concreto de realización práctica de la misma.

En estos dibujos:

La figura 1 es una vista lateral alzada del conjunto de la plataforma, supuesta situada en la posición de trabajo -rebatida hacia el exterior y sobre un plano horizontal- ocupando la posición límite superior -enrasada con la plataforma de carga del vehículo- del recorrido vertical que es susceptible de realizar.

La figura 2 es una vista análoga a la representada en la figura precedente, pero mostrando a la plataforma en la posición límite opuesta de su recorrido vertical, apoyada sobre el pavimento, u ocupando un plano paralelo y próximo al mismo.

La figura 3 es una vista superior en planta, mostrando a la plataforma en una posición de trabajo, rebatida ha-

cia el exterior y sobre un plano horizontal.

La figura 4 es una vista superior en planta, mostrando a la plataforma en una posición intermedia del proceso de plegado, situada sobre un plano vertical y rebatida hacia el exterior.

Y, finalmente, la figura 5 es una vista superior en planta, mostrando a la plataforma ya totalmente replegada en el interior del correspondiente vehículo.

Refiriendonos, pues, a estos dibujos:

La plataforma de carga que nos ocupa comprende, en primer lugar, un soporte vertical 1, dotado de sección en U u otra cualesquiera que se considere oportuna, montado de manera que pueda girar sobre un eje ideal vertical, fijo a un armazón de soporte 2, convenientemente solidarizado al chasis y/o a la carrocería del vehículo sobre el que se lleve a cabo la instalación, o, eventualmente, sobre una zona cualesquiera adecuada de cualquier otro elemento sobre el que interese instalar la plataforma. En el supuesto mas normal de que la plataforma se instale sobre un vehículo ligero de transporte 3, de tipo camioneta o similar, el soporte 2 se situará junto a uno de los montantes verticales de la puerta posterior 4 o, eventualmente, de una de las puertas laterales de acceso a la plataforma de carga del vehículo, pudiendo variar ampliamente la forma

de dicho soporte y sus sistema de fijación al chasis y/o a la carroceria, con objeto de obtener un máximo de rigidez, adaptandose a las características concretas de construcción que en cada caso concurren en el vehículo.

5 El soporte 1 referido se halla relacionado con un segundo soporte vertical 5, que podrá también presentar una sección en U u otra cualesquiera que se considere oportuna, por medio de un par de brazos paralelos 6-6', quedando definido entre aquellos soportes y estos brazos un paralelogramo articulado, que permite que el soporte 5 se
10 desplace paralelamente al soporte 1, entre dos posiciones límite convenientemente establecidas. Estos movimientos son determinados por un mecanismo de accionamiento cualesquiera apropiado, que, en el ejemplo preferente de realización representado en los dibujos a los que se viene re-
15 firiendo la explicación, se halla constituido por un cilindro hidráulico 7, que por una extremidad se halla libremente articulado al soporte 1, y cuyo vástago 8 se halla articulado por su extremidad libre a una orejeta o elemento similar 9, solidario del brazo 6. Ello no obstante, en la práctica este sistema de accionamiento podrá ser libremente sustituido por otro equivalente cualesquiera, tal como, por ejemplo, por un sistema de tornillo sin-
20 fin y motor de accionamiento.

La plataforma propiamente dicha, que ha sido señalada en su conjunto con la referencia 10, y que podrá, desde luego, adoptar cualquier estructura que se considere conveniente, presenta una forma general en planta cuadrada o rectangular y se halla libremente articulada, por uno de sus bordes laterales y a través de un eje ideal horizontal 11, a la extremidad inferior del soporte 5, que podrá eventualmente presentar en esta extremidad una notable expansión 5' o hallarse dotado de cualquier otra estructura o disposición que disminuya la fatiga mecánica a que se verá sometido el conjunto en el funcionamiento normal de la plataforma. La plataforma 10 queda en disposición de girar libremente sobre el eje 11, entre dos posiciones límite convenientemente establecidas y aproximadamente ortogonales entre sí.

En las condiciones expuestas, se tiene que la plataforma 10 podrá ser obligada manualmente a bascular sobre el eje 11, para pasar a adoptar una posición aproximadamente vertical, en la que quedará rebatida sobre el soporte 5, y en la que quedará automáticamente engatillada por un sistema de pestillo 12, que no ha sido representado con detalle en los dibujos, por cuanto en la práctica podrá adoptar cualquier estructura conocida que se considere conveniente. A partir de esta posición, que es la que se ha

representado en la figura 4 de los dibujos a los que se viene refiriendo la explicación, bastará hacer girar el conjunto sobre el eje ideal vertical de giro del soporte 1, impulsándolo concretamente a girar en el sentido de la flecha "a" de dicha figura, para situar dicho conjunto en una posición rebatida hacia el interior del vehículo, aproximadamente paralela a la puerta 4, en la que queda asimismo automáticamente bloqueado por un sistema de engatillado de tipo cualesquiera conocido, que puede únicamente ser liberado mediante la actuación sobre una palanca 13 u otro órgano cualesquiera apropiado de gobierno. Conviene hacer notar que en esta última posición, que es la que se ha representado concretamente en la figura 5, el conjunto de la plataforma de carga queda replegado en el interior del vehículo, quedando situado detrás de la correspondiente puerta, de manera que resulta totalmente invisible desde el exterior y no afecta en lo mas mínimo ni a la estética ni a las cualidades aerodinámicas de aquel. Ello aparte, en esta posición, la presencia de la plataforma replegada en el interior del vehículo representa una disminución mínima, practicamente inapreciable, del volumen total de carga que el mismo puede admitir.

A partir de la posición replegada representada en la figura 5, bastará obviamente invertir los movimientos re-

señados para situar a la plataforma en la posición de trabajo. A este efecto, y una vez convenientemente abierta la puerta del vehículo, deberá actuarse sobre el órgano de mando 13 para liberar al soporte 1, el cual quedará en condiciones de girar en sentido contrario a la flecha "a", efectuando un giro de aproximadamente noventa grados, hasta pasar a adoptar la posición representada en la figura 4, en la que quedará automáticamente engatillado por el mismo mecanismo, gobernado por la palanca 13, a que se ha hecho anteriormente referencia. En esta posición, bastará actuar sobre el pestillo 12, determinando la liberación de la plataforma 10, para poder determinar el rebatimiento de esta última hasta la posición horizontal, definida por un adecuado juego de topes, en la que quedará retenida por simple gravedad. Y, finalmente, a partir de esta última posición bastará determinar el funcionamiento del mecanismo de accionamiento, por ejemplo, mediante la actuación sobre un pulsador 14, para determinar el descenso de la plataforma 10, que pasará de quedar enrasada o aproximadamente enrasada con la plataforma de carga del vehículo, a quedar enrasada o aproximadamente enrasada con el pavimento 15. En la primera de estas posiciones, como es obvio, resultará fácil determinar el desplazamiento de la carga situada en el interior del vehículo, hasta dejarla situa-

da sobre la plataforma, y viceversa, y en la segunda posición resultará facilitar situar sobre la plataforma la carga que interese, o extraer de la misma la carga que soporte. Para facilitar estas últimas operaciones, ventajosamente la plataforma 10 podrá presentar a lo largo de su borde libre, una rampa 15, articulada libremente a un eje ideal 16, susceptible de ser rebatida sobre dicha plataforma cuando interese situar al conjunto en la posición replegada.

Para eliminar la posibilidad de falsas maniobras y, en especial, para eliminar la posibilidad de que se produzca la actuación del mecanismo de accionamiento cuando el conjunto de la plataforma se halle situado en la posición replegada, en el interior del vehículo, preferentemenre se dotará al pulsador 14, u otro órgano de gobierno que lo sustituya, de un mecanismo automático de bloqueo, gobernado, por ejemplo, por la posición adoptada por el soporte 1 y/o por la plataforma 10, que impida totalmente la mencionada actuación en dicha posición.

Resta ya únicamente hacer constar de una manera general y expresa que, como se comprende y es lógico, y aparte de las que han sido ya concretamente indicadas, en la realización práctica de la plataforma de carga que ha quedado descrita, cabrá introducir todas aquellas adicio-

nes y modificaciones de detalle que no afecten a lo que constituye la esencialidad del registro que se solicita.

REIVINDICACIONES

1 - Plataforma elevadora, especialmente aplicable a vehículos de transporte de tipo ligero, caracterizada por comprender un armazón articulado integrado por dos soportes verticales, relacionados entre sí por medio de dos
5 brazos paralelos, libremente articulados a los mismos por sus extremidades, definiendo un paralelogramo articulado, que permite y guía los desplazamientos de uno de dichos soportes, paralelamente al otro, obedeciendo a un adecuado dispositivo de accionamiento; uno de cuyos soportes queda
10 da en disposición de girar libremente sobre un eje ideal vertical, que forma parte de un armazón rígido solidarizado al chasis y/o a la carrocería del vehículo, pudiendo desplazarse entre dos posiciones límite, convenientemente establecidas, en las que queda automáticamente bloqueado y
15 de las que puede ser liberado mediante la actuación sobre un correspondiente órgano de gobierno; mientras que el segundo soporte comporta libremente articulada a su extremidad inferior, por uno de sus bordes laterales y a través de un eje ideal horizontal, la plataforma propiamente dicha,
20 cha, la cual queda en disposición de adoptar, bien una posición límite vertical, rebatida sobre el soporte, en la que queda automáticamente bloqueada, pudiendo ser liberada mediante un adecuado órgano de mando, bien una posición

límite horizontal, definida por un adecuado equipo de topes, en la que queda inmovilizada por simple gravedad; todo de manera que el conjunto puede pasar de una posición replegada, con la plataforma rebatida hacia la vertical y el armazón articulado rebatido hacia el interior del vehículo y totalmente alojado en el mismo, a una posición desplegada -de trabajo- con este armazón rebatido hacia el exterior y la plataforma situada en un plano horizontal, en disposición de desplazarse, obedeciendo al correspondiente sistema de accionamiento, entre una posición límite superior, en el que queda aproximadamente enrasada con la plataforma de carga del vehículo, y una posición límite inferior, en la que queda aproximadamente enrasada con el suelo.

15 2 - Plataforma elevadora.

sente Memoria Descriptiva de doce
hojas mecanografiadas, escritas
por una sola cara, numeradas del
1 al 12 y con sus líneas numeradas,
a su vez, de cinco en cinco, y de
dibujos anexos.

Barcelona, 5 mayo 1981
P.A.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, overlapping strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

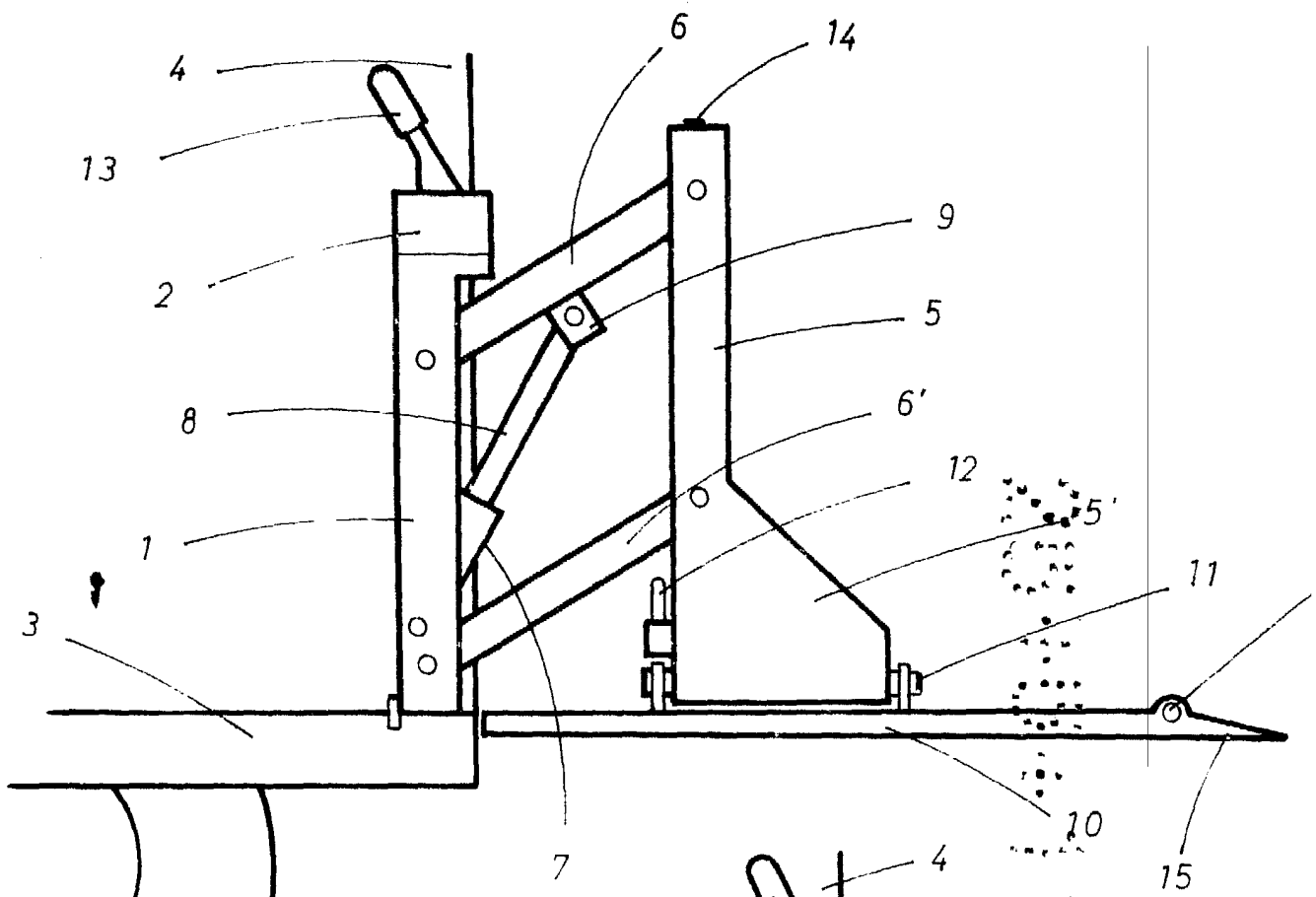


FIG. 1

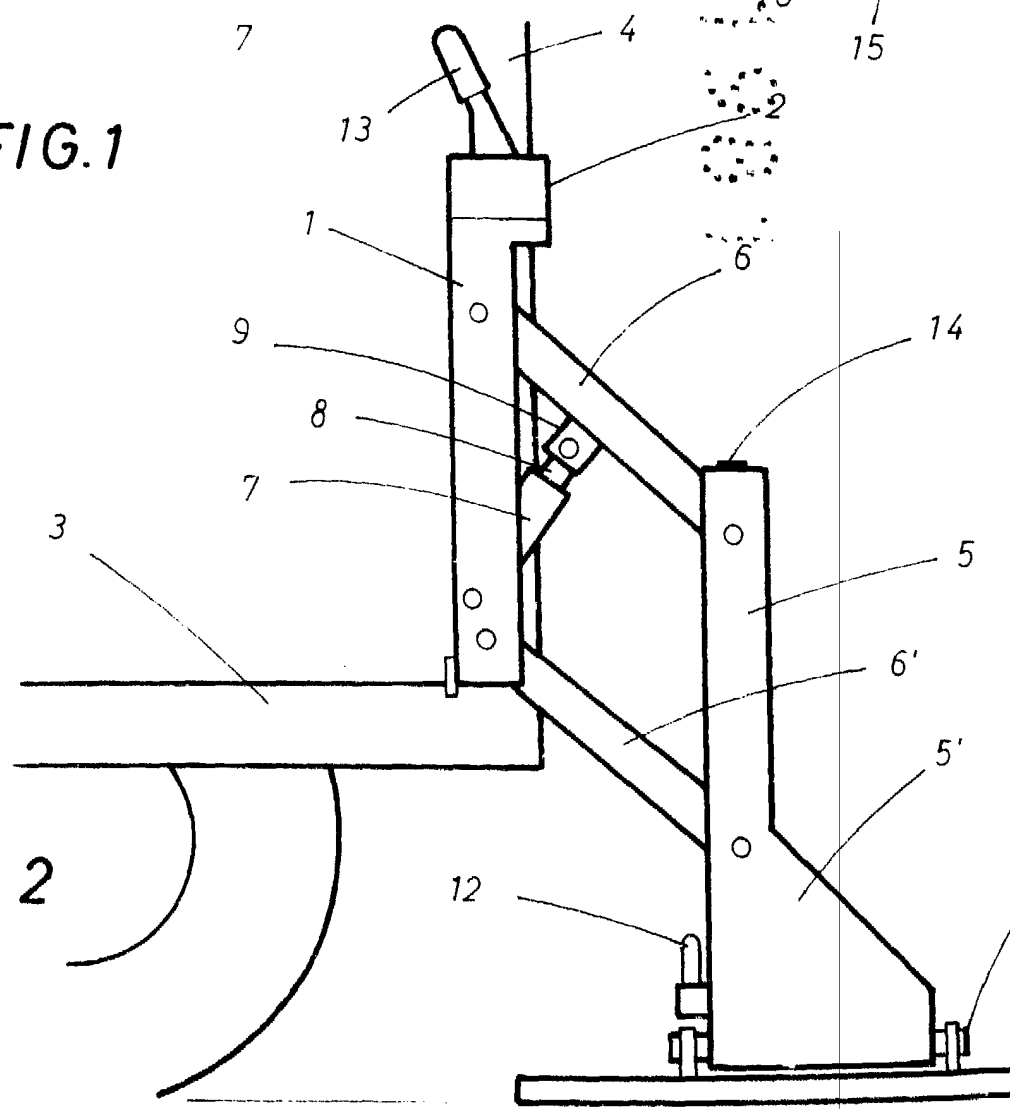


FIG. 2

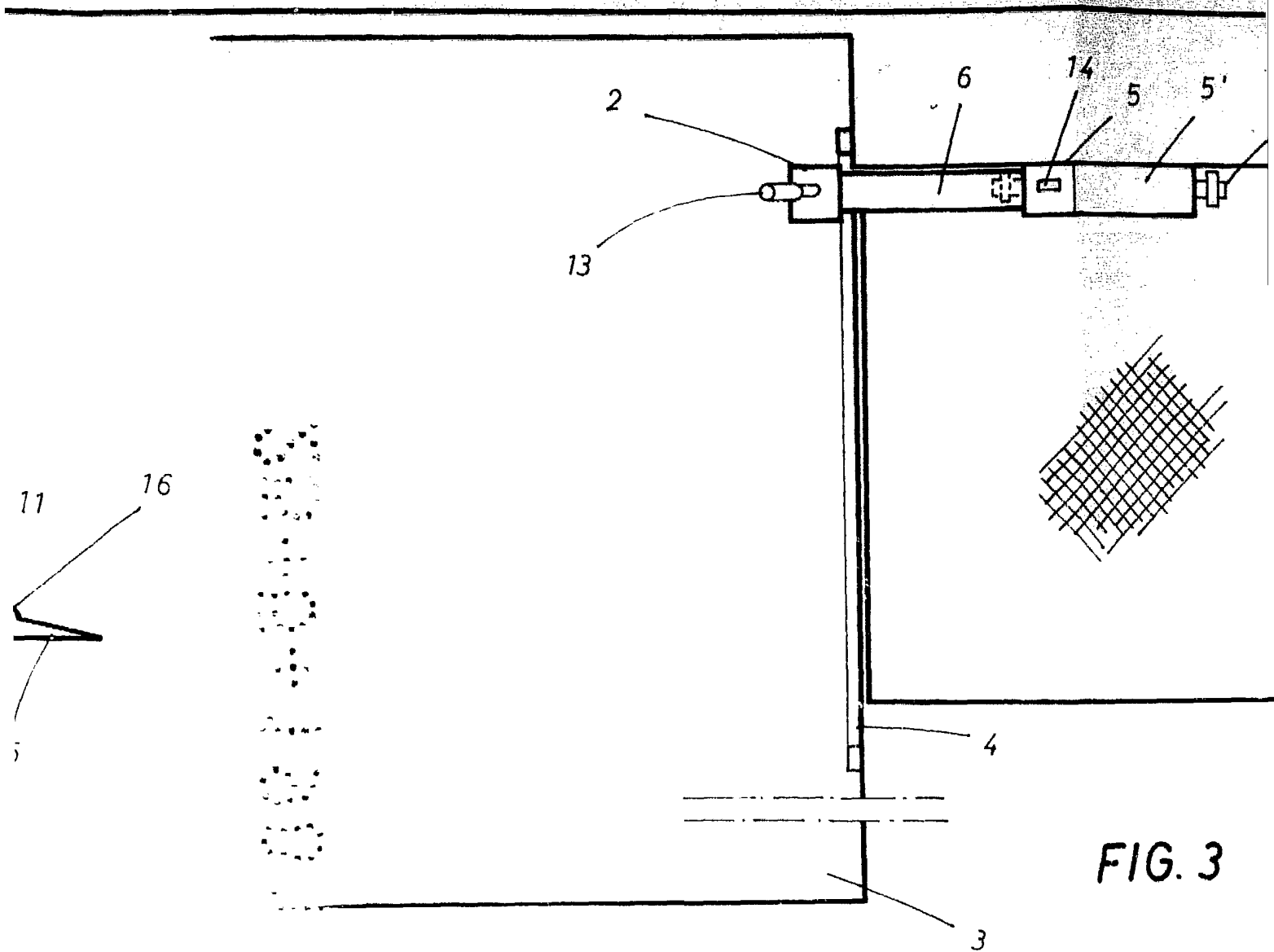


FIG. 3

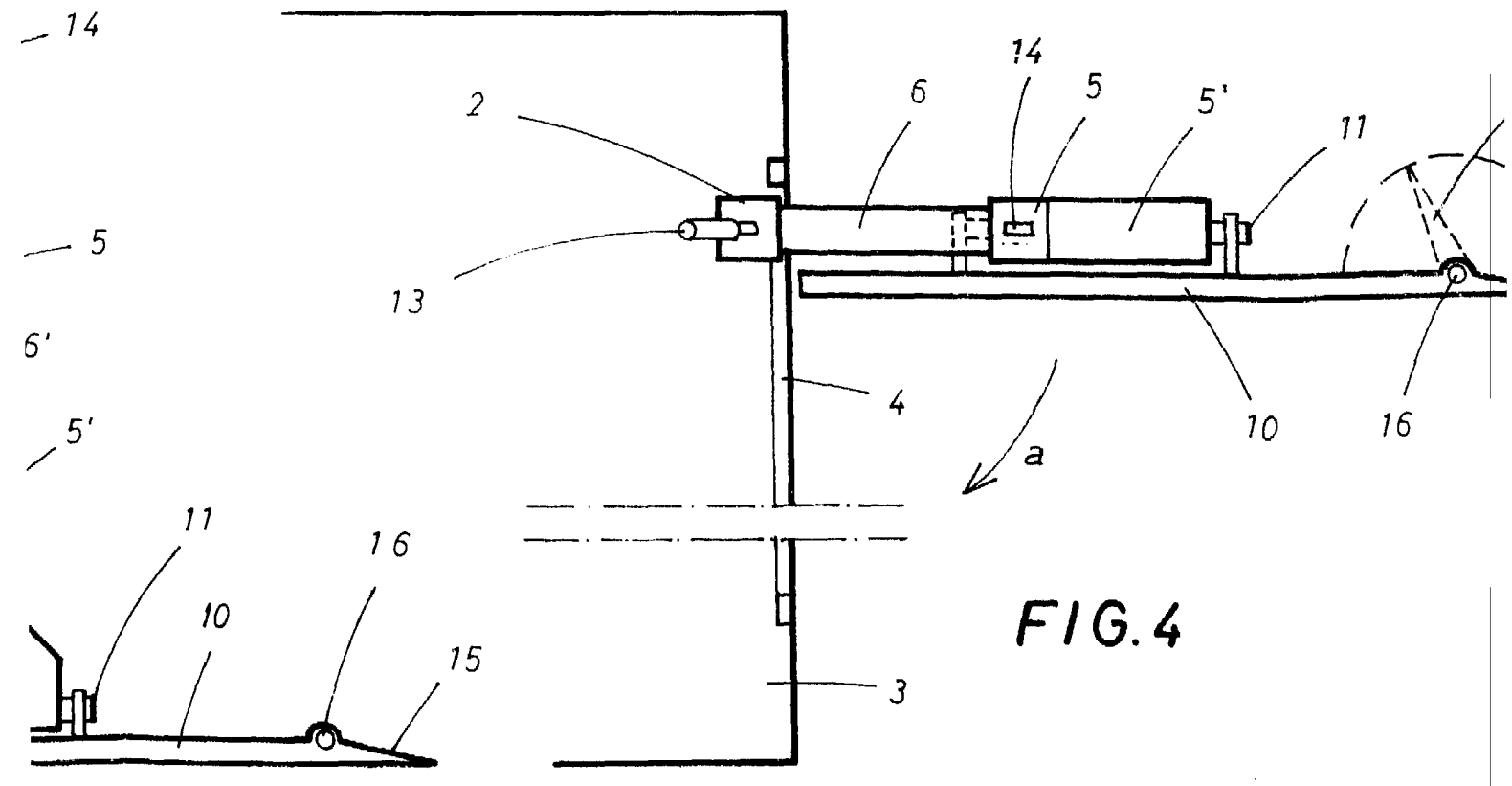
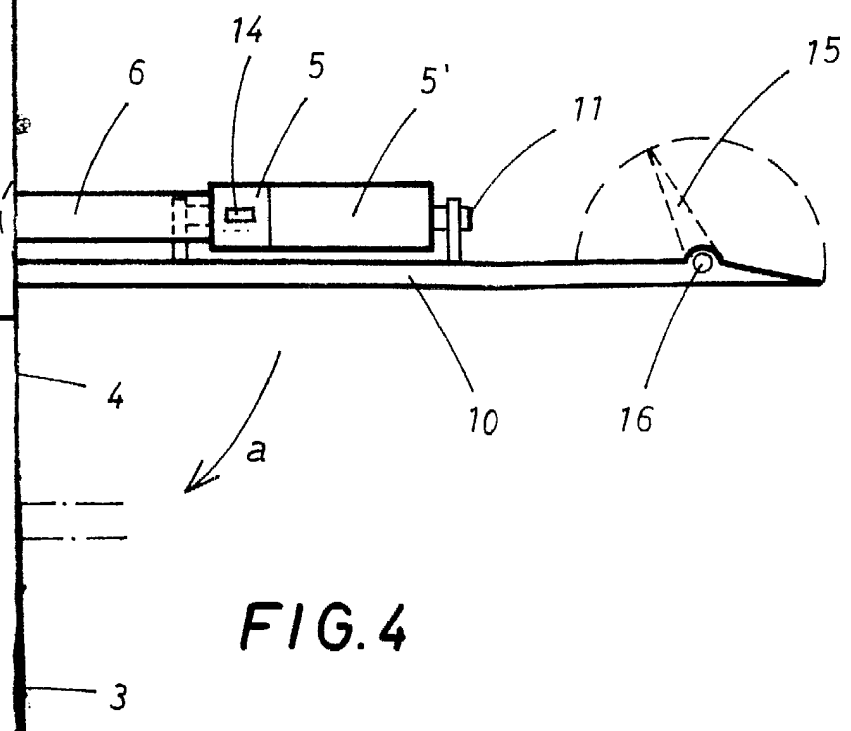
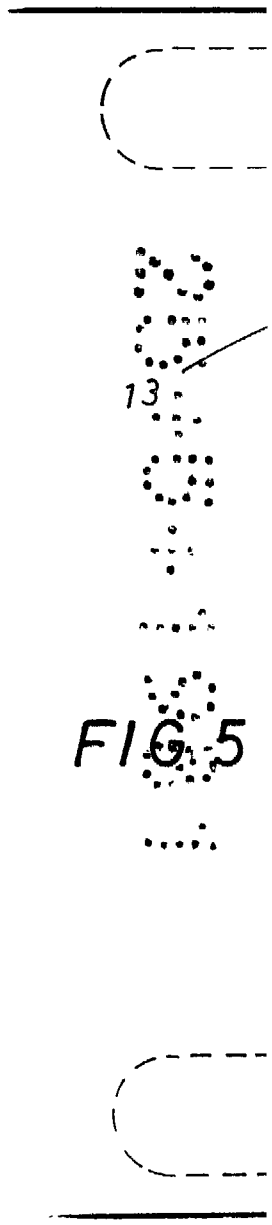
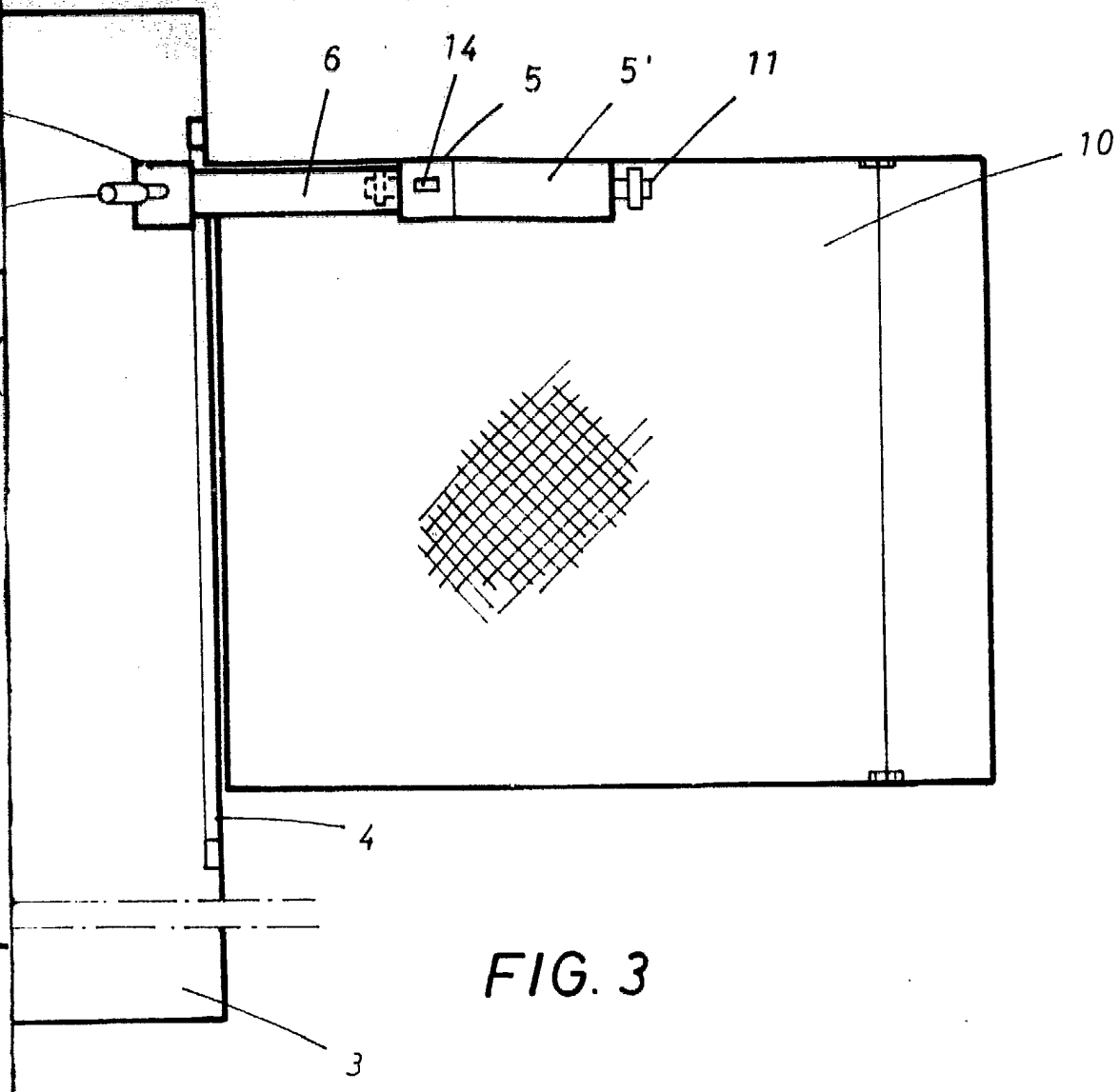


FIG. 4



Bar
P.

