


20



una palanca situada bajo el cuadro de mandos. El citado sistema desplazador adopta nuevamente su postura replegada, después de efectuado el servicio de aparcamiento, pulsando en atracción ascendente una anilla deslizante sobre la palanca citada situada en la parte superior de la misma.

25

Consiste la presente invención en un sistema mecánico de desplazador lateral, sin límite a ambos lados para aparcar vehículos a motor, caracterizado por un punto primordial, de suma importancia, consistente en que sin ningún motor o fuerza accesoría, se origina el movimiento lateral promovido por la fuerza de tracción de los neumáticos procedentes de la tracción trasera o delantera, en el caso presente y reflejado en la Hoja del plano doble nº 2, con tracción delantera, compuesto el citado sistema por cuatro grupos de rodillos alojados y sustentados los extremos de los ejes en carcassas metálicas.

30

35

Al presionar la palanca -1- hacia atrás, los cuatro grupos de rodillos, -2- izquierda, -3- derecha, (ambos delanteros); -4- izquierda, -5- derecha, (ambos traseros), avanzan hacia adelante en un giro excéntrico en un punto de apoyo rotativo sobre los extremos de una pletina metálica resistente -6- y -7- y puntos de apoyo giratorios -8- y -9-, enlazados entre sí, que pendulan los grupos de tracción delantera -2- y -3-. Los muelles -10- y -11+ que rematan estos extremos de la pletina van ajustados a fuerte presión a los extremos de tornillos-pasadores que apoyados en un punto reforzado de la carrocería, sustentan el punto fijo de pendulación de los grupos que al descender en el despliegue se incrusta entre el neumático y el pavimento las partes rebajadas -12- y -13- de las carcassas, al remontarlas los neumáticos, el movimiento ascendente de la parte delantera del vehículo, los pasadores de los tornillos sustentadores entre las ranuras-guías -6- y -7-; al replegarse los grupos, recuperan su acoplamiento primitivo en las ranuras-guías, mediante la tensión de los muelles

40

45

50



10- y 11-. El otro punto de sustentación y desplazamiento de los grupos delanteros de tracción 2- y 3-, se compone de un bastidor de tubo metálico 14-, cuyos extremos inferiores, perforados, giran sobre un varilla metálica 15-, fijada a los extremos interiores de la parte trasera de los grupos delanteros de tracción 2- y 3-. Por los extremos superiores del bastidor 14- penetran dos varillas-guías metálicas 16- y 17-, cuyos extremos salientes van rematados en un pequeño círculo por el que un tornillo-pasador lo acopla a un punto reforzado de la carrocería y permite el giro sobre dicho pasador y los extremos inferiores del bastidor 14-, complementando el repliegue y despliegue de los grupos de tracción delantera, el giro y deslizamiento del bastidor 14- sobre las varillas 16- y 17-, simultáneamente sobre los extremos de la pletina metálica 6- y 7- 8- y 9-, sosteniendo en suspensión la estructura metálica de los dos grupos de tracción delantera, y en parte el resto del sistema, dos muelles de gran tensión 18- y 19-.

La suspensión de los grupos desplazadores traseros 4- y 5- la ejerce una pletina metálica resistente 20- con extremos inferiores 21- y 22- que giran afianzados en las caras interiores de las carcasas de los grupos traseros 4- y 5-, los extremos superiores 23- y 24- pendulan acoplados por un tornillo pasador a un punto reforzado de la carrocería, desliziéndose por sus remuras, cuando los neumáticos remontan los frentes de las carcasas rebajados 25- y 26- permitiendo la fuerte tensión de los muelles 27- y 28- que los tornillos pasadores de la carrocería se alojen en el primitivo puesto de la ranura de los extremos de las pletinas 23- y 24-. Mantienen la suspensión de los dos grupos traseros 4- y 5- y tensan el resto del sistema, dos muelles de gran tensión 29- y 30-.

En este caso de tracción delantera, la fuerza de tracción se efectúa por mediación de las ruedas delanteras; cuando al mo-



85 movimiento del mando -1-, los cuatro grupos desplazadores se des-
pliegan, remontando en primer lugar los grupos delanteros de
tracción -2- y -3- que en el momento de iniciar el acoplamiento
entre los rodillos alimentadores -31-y-32-, -33- y -34-, las rue-
das traseras montan sobre pánchas metálicas -35- y -36- acopla-
das a los rebajes -25- y -26- de las carcasas traseras -4-y-5-.

90 Montadas las ruedas sobre los respectivos grupos, los rodillos
alimentadores -31- y -32-, -33- y -34-, accionados por las rue-
das de tracción delantera, transmiten la fuerza de tracción por
medio de sus piñones satélites -37-, -38-, -39-, -40-, -41- y -42- a
los piñones planetarios -43-, -44-, -45-, -46-, -47- y -48- que van
95 fijados a los rodillos desplazadores -49-, -50-, -51- y -52-. Es-
ta tracción en el desplazamiento la transmiten directamente a los
ejes prolongados de los rodillos desplazadores -50- y -51- por
medio de los tubos- ejes -53- y -54- provistos de rótulas en sus
extremos; dichos tubos transmisores van acoplados sus otros ex-
100 tremos a los rodillos desplazadores -55- y -56- que desplazan el
resto de los grupos traseros -4- y -5- completados con otros dos
tubos desplazadores -57- y -58-.

El movimiento desplazador se inicia marcha atrás lentamente
después del retroceso del mando -1-; según la posición de los
105 piñones, el desplazamiento con la marcha atrás (inicial), puede
ser a la derecha o izquierda. Una vez aparcado, para des-
plazarse en sentido contrario, basta con situar el cambio de velocidades
en primera. Una vez desplazado del hueco entre dos vehículos
hasta con pulsar hacia arriba la pieza -59- que por la parte su-
110 perior del mando -1- se desliza con un pasador desde donde par-
ten unos cables de acero -60- y -61- que rematan en dos uñetas
oscilantes -62- y -63- que a la tensión de los citados cables,
dichas uñetas se incrustan en las perforaciones hechas en los
extremos interiores de los dos rodillos alimentadores -32- y
115 -34-. bloqueando instantáneamente el giro de todos los rodillos,



originando el rodaje hacia adelante y desmontando de los cuatro grupos desplazadores y replegándose a continuación por la tracción de los muelles -18-, -19-, -29- y -30-.

120 Si bien la forma de ejecución aquí descrita constituye aplicación preferente de la presente invención, podrán introducirse modificaciones de forma y de detalle, sin que por ello varíe la esencialidad de la misma.

125 El recurrente se reserva los derechos emanados del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial, en relación con la obtención de Certificados de Adición, así como cuantos se derivan de los convenios internacionales para la extensión territorial de este privilegio durante el plazo existente.

NOTA: Se reivindica la propiedad de esta Patente de Invención:

130 1ª) Sistema mecánico de desplazador lateral sin límite a ambos lados, para aparcar vehículos a motor, caracterizado en su base esencial por el aprovechamiento directo de la generación de fuerza promovida por las ruedas de tracción delantera o trasera que origina el movimiento giratorio de los rodillos alimentadores, que engranados a los rodillos desplazadores crea un impulso desplazador a derecha o izquierda, con arreglo a la situación del cambio de velocidades, (marcha atrás o adelante en primera), comunicando este impulso desplazador a los otros dos grupos desplazadores-receptores, (traseros o delanteros, según la tracción del vehículo) por medio de dos tubos transmisores que sincronizan el avance de los cuatro grupos en dirección transversal y perpendicular al vehículo. Originando el paro instantáneo del desplazamiento lateral y a continuación el repliegue de los grupos, la pulsación ascendente de una anilla deslizante en la parte superior de la palanca de mando que tensa unos cables de acero, incrustando dos uñetas oscilantes en perforaciones hechas.

135

140

145



en dos rodillos alimentadores.

285144

150 2ª) Sistema mecánico de desplazador lateral sin límite a am-
bos lados para aparcar vehículos a motor, según 1ª reivindica-
ción, caracterizado por la suspensión, despliegue y repliegue
en los grupos de tracción delantera, constituida por dos pletinas-bielas con pendulación excéntrica, un bastidor de dos tubos metálicos que se deslizan en su interior dos varillas metálicas guiando el despliegue y repliegue y manteniendo la suspensión
155 de los mismos dos muelles de gran tensión. Los grupos desplazadores-receptores van soportados por dos pletinas-bielas, con pendulación excéntrica, manteniendo la suspensión de los mismos,
(y en parte los dos tubos transmisores y los dos grupos desplazadores de tracción) por medio de dos muelles de gran tensión

160 3ª) "SISTEMA MECANICO DE DESPLAZADOR LATERAL, SIN LIMITE A AMBOS LADOS PARA APARCAR VEHICULOS A MOTOR"

Esta Memoria Descriptiva consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, y de dos hojas dobles de planos
Madrid catorce de Febrero de mil novecientos sesenta y tres.

Firmado: Lorenzo Toledo Alvarez.

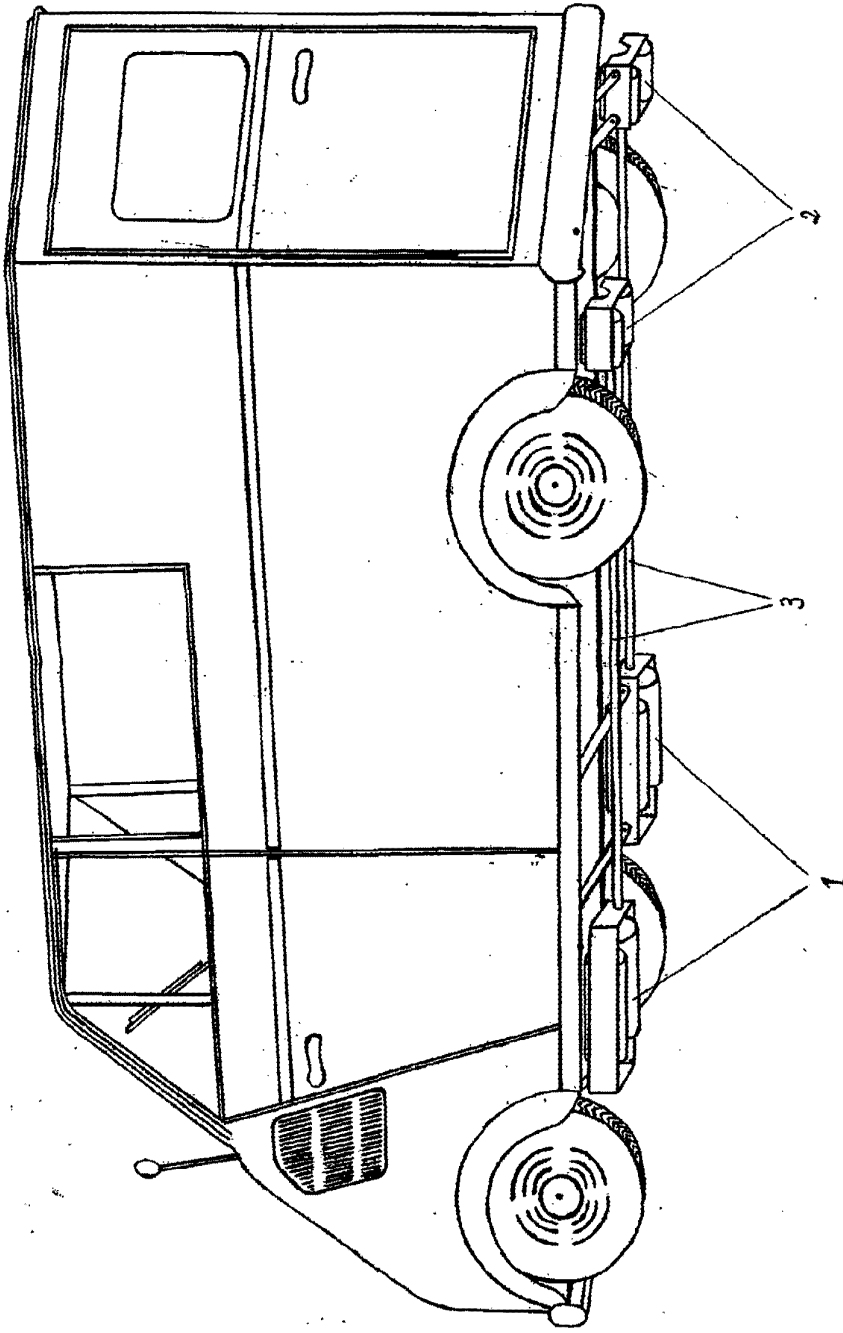
LORENZO TOLEDO ALVAREZ

15

San dos Surpas

Hoja n.º 45

235144



1.0.0

