

32923



1965

PATENTE INVENCION
por 20 años

a favor de D.ANDRÉ GHIONDA, de nacionalidad Francesa, residente en NICE (Alpes maritimes) Francia, y domiciliado en la calle 7 quai Jean Baptieste Verany, - - - - - por:"PERFECCIONAMIENTOS EN LAS RAMPAS DE GUIA PARA VEHICULOS AUTOMOVILES". Con Prioridad de la Patente Francesa 7677 de 5-11-65.-----

MEMORIA DESCRIPTIVA

Para guiar un vehiculo autom6vil hacia un emplazamiento determinado, por ejemplo un puente elevador situado en un garaje, se utilizan rampas sobre las cuales las ruedas del vehiculo se halla conducidas. Estas rampas estan provistas

5. de rebordes suficientemente elevados para impedir que las ruedas se salgan de las mismas.

En los aparcamientos autom6ticos de pisos, las rampas de guia son tanto m6s necesarias para los cambios de situaci6n del vehiculo entre la plataforma elevadora y las distintas cajas (box) de estacionamiento, cuanto que el vehiculo debe efectuar 6stos movimientos generalmente por la acci6n de la gravedad, sobre rampas inclinadas y en ausencia de todo conductor. Asi pues, en 6stos casos las rampas simples como las que se emplean actualmente en los garajes, no pueden dar

10.



15. resultados satisfactorios ya que pasa frecuentemente que una de las ruedas delanteras del vehículo al no ser dirigida desde el volante, entre en contacto, con el reborde lateral de la rampa como consecuencia de una ligera falsa dirección que se produce naturalmente, El frotamiento tiende entonces a aumentar ésta falsa dirección y la rueda se atasca, lo que provoca el paro del vehículo.

La presente invención tiene por finalidad resolver éstos inconvenientes y se refiere a dicho efecto aun a planta de rodaje constituida por -como minimo- una placa concava cuya concavidad se halle dirigida hacia arriba para albergar las ruedas del vehículo.

Según otra característica de la invención se disponen unos largueros constituidos por tubos cilíndricos capaces de girar sobre ejes solidarios del soporte del conjunto.

De acuerdo con otra característica de la invención se disponen entre la huella de rodamiento y el soporte, elementos que permiten el desplazamiento de la huella de rodaje transversalmente con respecto a la antes citada rampa de guía, cuyos elementos están constituidos por rodillos que giran locos sobre ejes solidarizados con el soporte común y dispuestos paralelamente a la rampa de guía.

Asimismo y según otra característica de la invención la planta de rodaje queda dividida en varias secciones independientes las unas de las otras.

La invención se considerará extendida no solo a las características que acabamos de describir sino a sus diversas combinaciones posibles.

Una rampa de guía a la que se han aplicado los perfeccionamientos objeto de la invención se ha representado a título de ejemplo no limitativo en los planos adjun-



tos en los cuales:

- La figura primera es una vista esquemática y por encima de la citada rampa,
- 50. - La figura segunda es un corte transversal y a mayor escala según la línea II-II de la figura 1ª con el conjunto de las dos rampas,
- La figura tercera es una vista en planta parcial de la rampa auxiliar, en la que la sección de la huella
- 55. de rodamiento correspondiente viene indicada en líneas de trazos.

El soporte G de la rampa de guía y el soporte A de la rampa auxiliar se hallan enlazados y mantenidos a la distancia correspondiente a la de las ruedas de los diversos vehículos mediante tirantes o un bastimento común -B-.

60.

La planta de rodamiento R_g de la rampa de guía se halla dividida transversalmente en sección S.S'. S&C.... cada una de las cuales reposa sobre dos pares de rodillos -1- solidarios del soporte o base G; los ejes de los citados rodillos están dispuestos paralelamente a dicha rampa de guía.

65.

La planta de rodamiento R_g se halla curvada con la concavidad hacia arriba y cada sección puede desplazarse, por las disposiciones indicadas, en va-y-ven según la dirección transversal entre dos límites constituidos por unos elementos laterales -2- fijados al soporte pero teniendo siempre a su posición media por la acción de unos resortes -3-. Los estribos de tope laterales para las ruedas V del vehículo que tienen por misión impedir que las mismas se desvien hacia los lados, consisten cada uno en un tubo o larguero anular L montado a rotación libre sobre un eje -4- solidario de los elementos laterales -2- fijados al soporte G. Dichos largueros rotatorios pueden ser de una

70.

75.



9 OCT. 1968

80. sola pieza a lo largo de toda la rampa o dispuestos en varias secciones para dejar espacio para soportes intermedios -2- de su eje de rotación -4-. Estos elementos pueden servir -como se ve en la figura segunda- de topes laterales a ciertas secciones de las placas de rodaje R_g , previamdase la disposición de otros topes si se considera necesario.

85. Se comprende que si la rueda V se atasca y llega a rozar con uno de los largueros rotativos L, la reacción transversal sobre la rueda hace oscilar la planta de rodaje que se separa así del larguero y, al mismo tiempo, éste último gira sobre si mismo y éstas dos acciones conjugadas hacen que la rueda pueda continuar girando y abanzando después de enderezarse por si misma; en cuanto la rueda ha pasado mas allá de la sección de la planta de rodaje a que acabamos de referirnos, dicha rueda vuelve a situarse en su posición media.

95. La huella de rodaje R_a de la rampa auxiliar debe simplemente responder a los movimientos del vehiculo que determinan su propios desplazamientos transversales. En consecuencia dicha planta de rodaje, dividida en secciones S_a , S'_a S''_a ... correspondientes a las de la planta de la rampa de guia, es plana y descansa sobre rodillos -5- analogos a los de la otra rampa. Esta planta puede, igualmente, desplazarse transversalmente entre limites determinados por topes laterales -6- fijados sobre el soporte A y por otros topes fijados a la placa y constituidos (por ejemplo) por los rebordes -7- doblados hacia abajo de cada sección.

105. No es preciso que las plantas de rodaje o alguna de sus secciones puedan deslizar longitudinalmente y por ello se han previsto topes longitudinales dispuestos a este efecto entre el soporte y cada sección de las plantas de rodaje.



Es claro que la invención no quedará limitada al ejemplo de realización que acabamos de describir ya que para dichos perfeccionamientos se podrán preveer otras maneras de realización, sin por ello salirse del cuadro de la invención.

115. NOTA:

Esta Patente se caracteriza por:

- 1ª - Perfeccionamientos en las rampas de guía para vehículos automóviles, especialmente aplicables a las utilizadas para la instalación de los mismos en aparcamientos de pisos que consisten en una rampa que recibe las ruedas de un lado del vehículo, rampa que se caracteriza por comprender unos largueros giratorios y una planta de rodaje dispuesta sobre un soporte y en la que se han dispuesto elementos situados entre dicha planta y el citado soporte que permiten un desplazamiento transversal de la huella de rodaje correspondiente a dicha rampa de guía evitándose el atasco y consiguiente paro del vehículo durante su desplazamiento por la rampa de guía.

- 2ª - Perfeccionamientos en las rampas de guía para vehículos automóviles, según reivindicación 1ª caracterizados porque la planta de rodaje se halla constituida por lo menos por una placa cóncava con la concavidad de la misma dirigida hacia arriba para albergar las ruedas del vehículo.

- 3ª - Perfeccionamientos en las rampas de guía para vehículos automóviles, según reivindicación 1ª caracterizados por la disposición de elementos provistos de resortes para enlazar la planta de rodaje al soporte y devolver dicha planta de rodaje a su posición media.

- 4ª - Perfeccionamientos en las rampas de guía para vehículos automóviles, según reivindicación 1ª caracterizados porque los largueros descritos en la misma es-



tán constituidos por tubos cilindricos montados de manera que giren libremente sobre ejes internos a los mismos y so-
145. lidarios del soporte común,

5ª - Perfeccionamientos en las rampas de guia para vehiculos autom6viles, segun reivindicaci6n 1ª caracterizados por el hecho de que los elementos dispuestos entre la planta de rodaje y el soporte para obtener el des-
150. plazamiento de la huella de rodaje transversalmente a la citada rampa de guia, est6n constituidos por rodillos que giran losos sobre ejes solidarios del soporte com6n y dispuestos paralelamente a la rampa de guia.

6ª - Perfeccionamientos en las rampas de guia
155. para vehiculos autom6viles, segun reivindicaci6n 1ª, caracterizados porque la planta de rodaje se halla dividida en varias secciones independientes las unas de las otras.

7ª - Perfeccionamientos en las rampas de guia para vehiculos autom6viles, segun reivindicaciones 1ª y 6ª
160. caracterizados por la disposici6n de topes entre cada secci6n de la planta de rodaje y el soporte de la rampa de guia que impieden el deslizamiento longitudinal de las citadas secciones respecto al soporte.

8ª - Perfeccionamientos en las rampas de guia
165. para vehiculos autom6viles, segun reivindicaci6n 1ª, que se caracterizan por la disposici6n de dos rampas cofrespondientes a las ruedas de cada lado del vehiculo estando provista, una de 6stas rampas, de largueros giratorios y de unas plantas de rodaje dispuestas sobre un soporte y
170. la otra de dichas rampas provista de una planta de rodaje dispuesta tambien sobre un soporte habiendose dispuesto medios entre dichas dos rampas de rodaje y los soportes de las mismas que graduen el desplazamiento de la huella de rodaje respecto a las rampas de guia y gobiernen asi



OCT. 1966

175. el desplazamiento transversal de una de las ruedas por el empuje transversal transmitido por el vehiculo.

9º - "PERFECCIONAMIENTOS EN LAS RAMPAS DE GUIA PARA VEHICULOS AUTOMOVILES",

180. Todo tal y como queda descrito, reivindicado y representado en los planos adjuntos.

Consta la presente memoria de siete hojas foliadas escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid a 29 de octubre de 1966.

P.A.

Javier Fina

D. E.

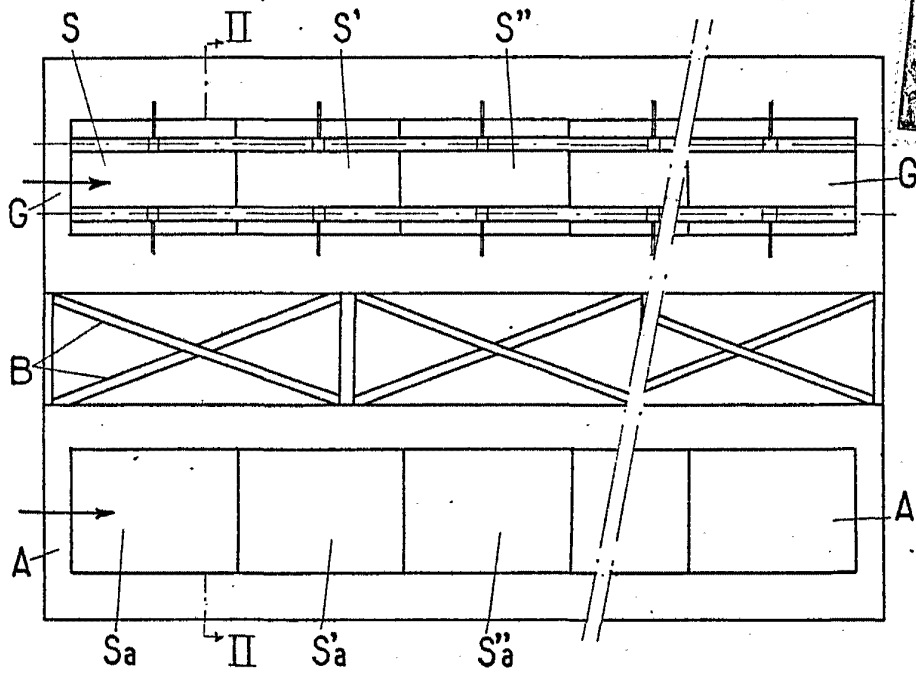


FIG. 1

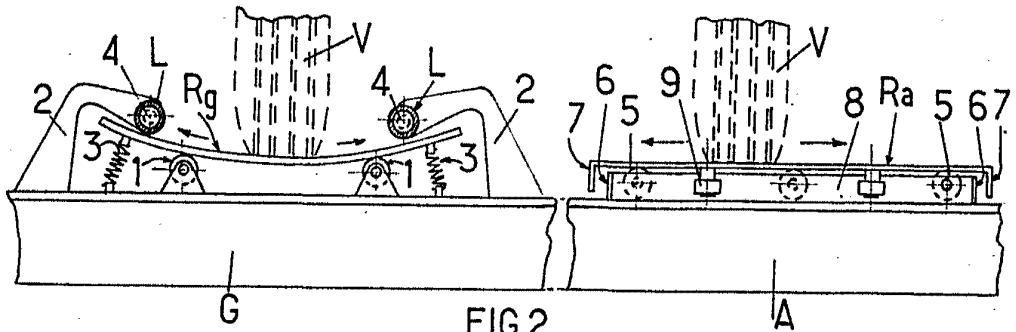


FIG. 2

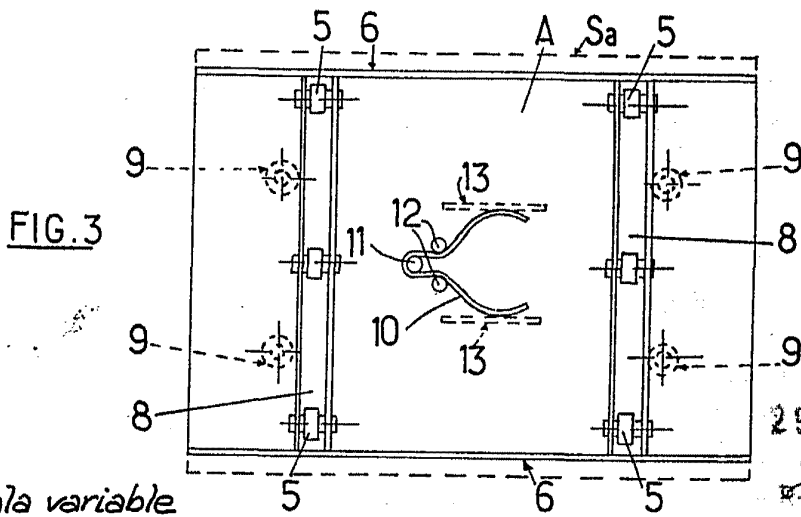


FIG. 3

Escala variable

29 OCT. 1966
Javier Fina Coll
E. P. *[Signature]*