

229927

20 J



229927

MEMORIA DESCRIPTIVA  
de una Patente de Invención a nombre de:  
MASCHINENFABRIK AUGSBURG-MULLENBERG A.G.,  
de nacionalidad alemana, domiciliada en  
MULLENBERG, Katzwangerstrasse, 101, (Ale-  
mania); por: "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS  
CARROS DE TRANSPORTE PARA METER Y SACAR  
AUTOMATICAMENTE AUTOMOVILES EN LAS JAU-  
LAS O DE LAS JAULAS DE EDIFICIOS DE APAR-  
CAMIENTO".-

... ..

Para el transporte de automoviles y similares en los edificios de aparcamiento se conocen carros transportadores en los que las superficies de soporte para el coche que se ha de transportar se forman por rejillas de varillas elevables y deprimibles, las cuales al recibir o entregar el coche se hacen atravesar por los huecos de contrarrejillas fijas.

Para ahorrar espacio necesario para la depresión de la rejilla de barras dispuestas en el carro transportador por debajo de las contrarrejillas fijas para meter y sacar el carro transportador vacío y para de este modo hacer posible que este sea de construcción más baja se han propuesto ya también rejillas que se pueden meter y sacar.



La figura 1 una sección transversal por la parte inferior  
de un edificio de aparcamiento con un carro de transporte según  
45 el invento.

La figura 2 la vista lateral del carro de transporte.

La figura 3 la planta del carro de transporte.

La figura 4 una sección por la línea IV-IV de la figura  
2.

50 La figura 5 una sección por la línea V-V de la figura 3  
y

La figura 6 una vista esquemática del accionamiento motor  
del carro transportador colocado en la jaula de un montacargas.

En el edificio del aparcamiento 1 se colocan según la  
55 figura 1 los automóviles y similares mediante un montacargas 2  
que puede marchar también a lo largo del edificio y mediante  
él se sacan también de las diversas jaulas 3. Para el trans-  
porte de los automóviles en la jaula 4 del montacargas 2 y pa-  
ra sacarlos de ella sirven carros transportadores 5 que son  
60 de igual longitud que la jaula 4 del montacargas y mediante  
ruedas de marcha 6 y rodillos de guía 7 pueden trasladarse  
en depresiones 8, 9, 10 de la jaula elevadora 4 y de las jaulas  
o celdas 11, 12 de entrada y salida y de las jaulas 3 de apar-  
camiento.

65 La conformación especial del carro transportador 5 según  
el invento puede apreciarse en las figuras 2 a 5. Sobre el bas-  
tidor de marcha 13 se fija cerca de uno de sus extremos una ca-  
ja 14 que sirve para el apoyo de las piezas de arrastre 15 y  
para recibir su accionamiento. Los mecanismos de arrastre 15  
70 están formados por rodillos que mediante cojinetes de bolas 16  
pueden girar alrededor de muñones de eje 17, los cuales a su  
vez van fijos no rotatorios en el bastidor de sostén 18. A  
cada lado de la caja 14 se prevén dos mecanismos de arrastre  
15 en serie, de los que uno u otro 19 se abraza por dos ruedas



El transporte de los automóviles mediante las rejillas  
 15 de barras y las contrarrejillas resulta sin embargo compli-  
 cado y caro, pues además de las rejillas móviles del carro  
 transportador se deben también disponer en cada jaula con-  
 trarrejillas fijas. Además el accionamiento de las rejillas  
 móviles resulta difícil de ejecutar, lo que todavía se com-  
 20 plica cuando las rejillas se disponen en forma que puedan  
 sacarse y meterse.

El invento evita las dificultades ajenas a las rejillas  
 y contrarrejillas, por el hecho de que el carro transporta-  
 dor para meter y sacar los vehículos automóviles en las jau-  
 25 las o de las jaulas de los edificios de aparcamiento se equi-  
 pa con mecanismos de arrastre insertables y extraíbles para  
 un par de las ruedas del automóvil. Gracias a esto se supri-  
 men por completo las rejillas y contrarrejillas. Solo se  
 necesita prever cuatro piezas de arrastre, cuyo accionamien-  
 30 to es fácil de realizar. Además la altura del carro transpor-  
 tador puede reducirse todavía más con relación a la del ca-  
 rro transportador con rejillas que pueden meterse y sacarse.

Los mecanismos de arrastre constituidos preferentemente  
 por rodillos, se colocan oportunamente en bastidores o lar-  
 35 gueros de sostén que se guían sobre barras en una caja fija  
 en el bastidor de marcha del carro y pueden levantarse median-  
 te un accionamiento para acercarlos o separarlos. El accio-  
 namiento del bastidor de sostén puede realizarse por inter-  
 medio de un husillo provisto de rosca a la derecha y a la  
 40 izquierda o por vía hidráulica o neumática.

En el dibujo se ilustran esquemáticamente un ejemplo  
 de ejecución del invento presentando,



75 coaxiales del automóvil preferentemente las ruedas delante-  
ras.

Los largueros de sostén 18 y precisamente uno para ca-  
da lado del carro transportador 5, se guían sobre varillas  
30 que llegan desde un lado longitudinal 21 de la caja 14  
80 hasta el otro y se unen firmemente con los lados longitudi-  
nales 21. Pueden desplazarse en sentido opuesto mediante  
un husillo 22 provisto de rosca a la izquierda y a la dere-  
cha. La instalación interior del bastidor o larguero de sos-  
tén 18 se indica en la figura 4 por trazos.

85 El accionamiento del husillo 22 en ambos sentidos de  
rotación se efectúa mediante ruedas de cadena 23 y cadena  
24 por un electromotor 25 conmutable colocado en la caja 14.  
En lugar de un accionamiento mecánico de los largueros de  
sosten 18 con un husillo 22 se podrá también prever un accio-  
90 namiento hidráulico o neumático.

Para sacar el carro transportador 5 de la jaula elevado-  
ra 4 del montacargas 2 y llevarlo a las celdas 11, 12 de  
entrada y salida y a las jaulas 3 y para volverlo a sacar  
de estas y meterlo en la jaula del montacargas, sirve un  
95 accionamiento por cable colocado según la figura 6 en la  
jaula 4 del montacargas. Este accionamiento se compone de  
una polea de cable 27 que se hace girar por un motor rever-  
sible 26 y de un cable 28 guiado sinfin sobre rodillos in-  
versores 29, 30 y que ataca en el carro transportador 5.

100 Si se tiene que llevar un automóvil por ejemplo desde  
la celda de entrada 11 a la jaula 4 del montacargas 2, en-  
tonces el motor 26 se pone en marcha de modo que haga girar  
a la polea 27 en el sentido de las agujas de un reloj. Gracias  
a esto el carro transportador 5 vacío existente en la jaula



105 4 se lleva a la celda de entrada 11 y en ella se empuja por  
 debajo del automóvil allí existente hasta tal grado que los  
 mecanismos de arrastre 15 metidos con algun juego por delante  
 y por detras de las ruedas delanteras del automóvil vengan  
 a quedar sujetos. Después se pone en marcha el motor 25 el  
 110 cual ahora saca los largueros de sostén 18 con los mecanismos  
 de arrastre 15. Después de desconectar el motor 25 se puede  
 ahora meter el automóvil en la jaula 4 del montacargas. Esto  
 se realiza poniendo nuevamente en marcha el motor 26 pero aho-  
 ra de modo que la polea 27 gire en sentido contrario a las  
 115 agujas de un reloj. Gracias a esto el carro transportador  
 5 con el automóvil, en cuyas ruedas delanteras se apoyan  
 las piezas de arrastre traseras 15, se mete en la jaula  
 4 del montacargas. Ahora el automóvil se puede hacer que  
 salga del montacargas entrando en una jaula vacía efectuandose  
 120 esta entrada en la jaula en sucesión inversa a la antes  
 explicada. El carro transportador vacío 5 se hace tornar  
 luego a la jaula 4 del montacargas 2.

. - - M O D A . - -

125

Se reivindica como nuevo y de propia invención:

1.- Perfeccionamientos en los carros de transporte  
 para meter y sacar automáticamente automóviles en las jau-  
 las o de las jaulas de edificios de aparcamiento caracteri-  
 130 zados por un par de mecanismos de arrastre (15) que abrazan  
 a las ruedas del automóvil, coaxiales que pueden meterse y  
 sacarse.

2.- Perfeccionamientos según lo reivindicado en el punto  
 1 caracterizados porque los mecanismos de arrastre (15) se



135 colocan en bastidores o largueros de sostén (18) que se  
guían sobre varillas (20) en una caja (14) fija sobre el  
carro transportador (5) y mediante un accionamiento (22 a 25)  
pueden desplazarse en sentidos opuestos.

3.- Perfeccionamientos según lo reivindicado en el  
140 punto 2, caracterizados porque el accionamiento de los  
largueros de sostén (18) se realiza por intermedio de un hu-  
sillo (22) provisto de rosca a la derecha y a la izquierda.

4.- Perfeccionamientos según lo reivindicado en el pun-  
to 2 caracterizados porque el movimiento de desplazamiento  
145 de los largueros (18) se realiza por un accionamiento hidrau-  
lico o neumático.

5.- Perfeccionamientos según lo reivindicado en los  
puntos 1 a 4, caracterizados porque los mecanismos de arras-  
tre (15) están formados por rodillos que pueden girar alre-  
150 dedor de muñones de eje (17) fijos en los largueros de sos-  
tén (18).

6.- PERFECCIONAMIENTOS EN LOS CARROS DE TRANSPORTE PARA  
REMIAR Y SACAR AUTOMATICAMENTE AUTOMOVILES EN LAS JAULAS O  
DE LAS JAULAS DE EDIFICIOS DE APARCAMIENTO.

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

Madrid, 20 de Julio de 1.956.

ANTONIO FERNANDEZ PASCOA  
A.P.

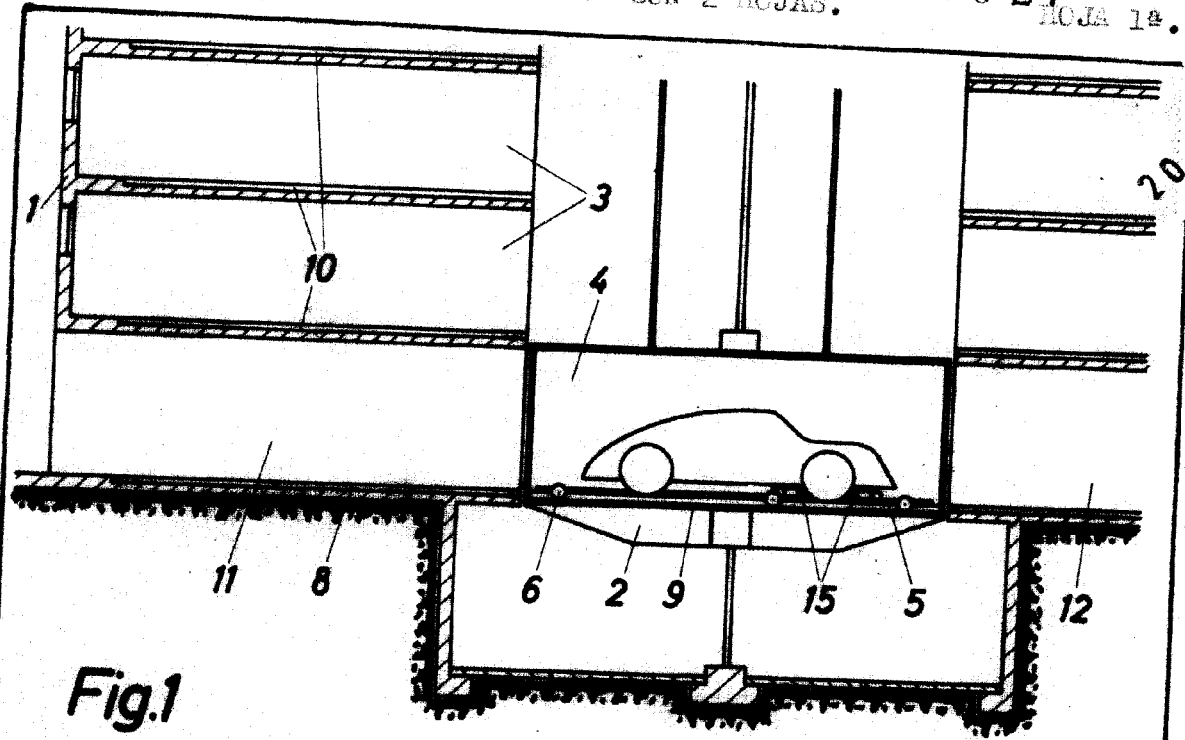


Fig.1

Fig.2

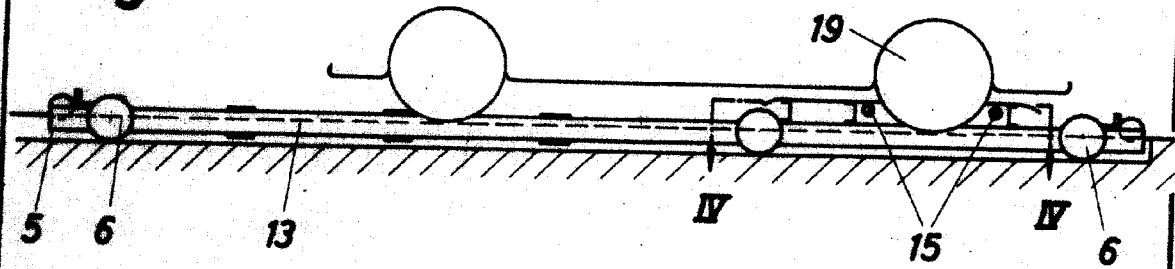
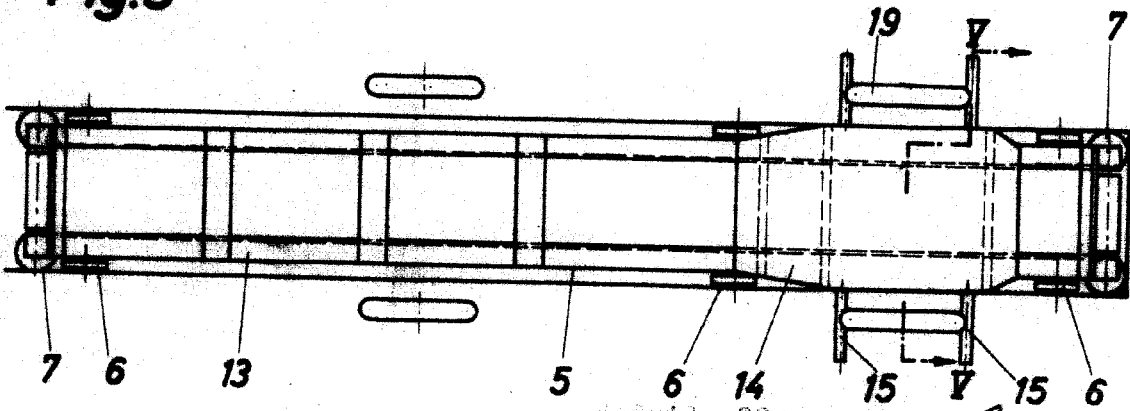


Fig.3



ESCALA VARIABLE.

Madrid, 20 de Julio de 1956.

ANTONIO FERNANDEZ CASCA  
A.P.

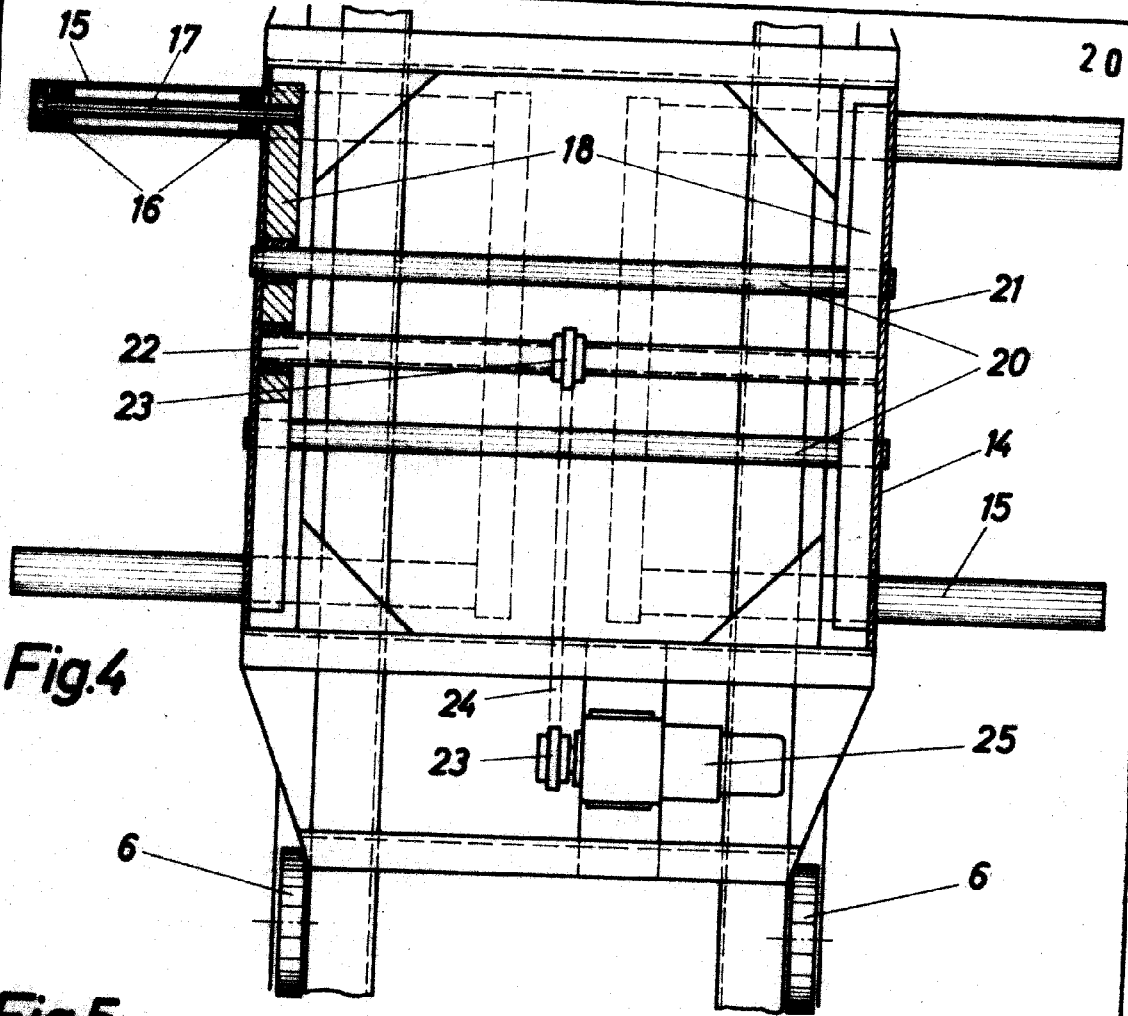


Fig. 4

Fig. 5

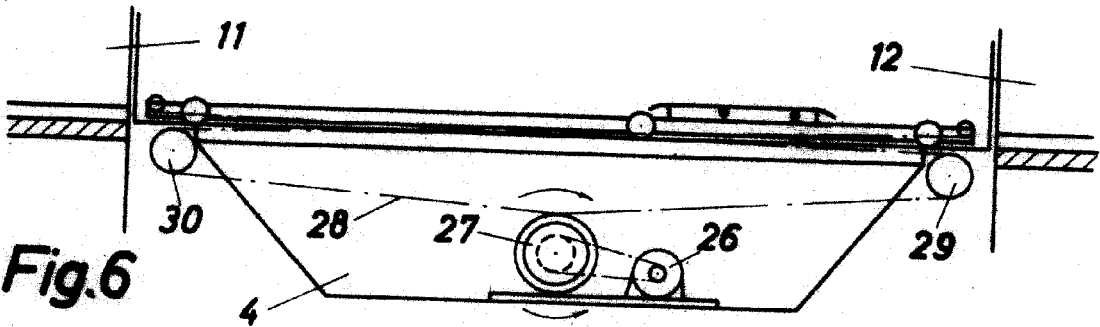
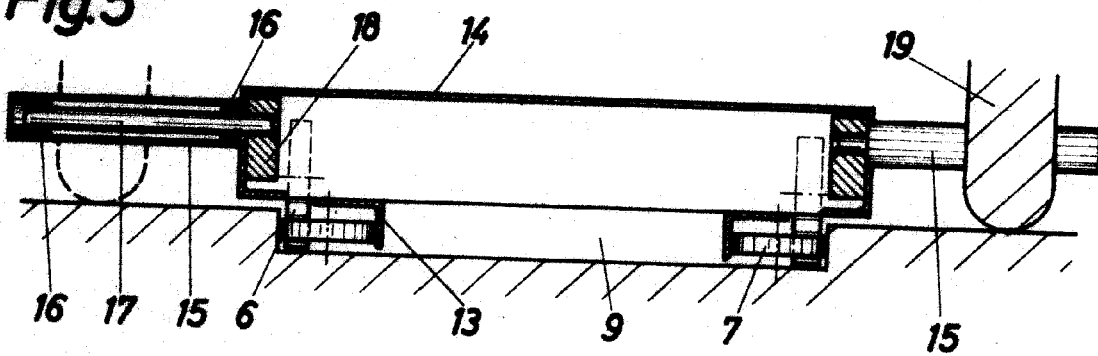


Fig. 6

ESCALA VARIABLE.

Madrid, 20 de Julio de 1956.

ANTONIO FERNANDEZ PASCOA  
A.P.