

342542

PATENTE DE INVENCION

W 47.

342542



*Memoria Descriptiva*

*sobre:*

"Perfeccionamientos en instalaciones para  
aparcamiento de vehículos"

*Solicitante:* OTTO WÖHR KG., entidad alemana, residente  
en: Leonberger Str. 77, 7251 Friolzheim,  
Alemania.

=====

La invención se refiere a perfeccionamientos en  
un garaje con puestos de estancia dispuestos uno encima  
del otro, en el cual el puesto de estancia superior se  
compone de una plataforma, que se desplaza longitudinal-  
mente por encima del puesto de estancia inferior, y que

5.

- 2 -  
342542



- con su extremo de acceso se gira inclinada hacia abajo, a cuyos dos lados se han alojado, cada vez, un rodillo delantero y un rodillo trasero. Las parejas de rodillos delanteros y traseros están guiados en carriles independientes que se sujetan a los lados de los puestos de estancia en la pared lateral del garaje. La pareja de carriles delantera o bien la dirigida hacia el interior del garaje, transcurre aquí horizontalmente y la pareja de carriles trasero en un ángulo de unos  $45^{\circ}$  con relación a la perpendicular. Para el movimiento de la plataforma se han alojado en los carriles traseros, compuestos de perfil en U, unos cilindros hidráulicos largos que se apoyan contra el piso del garaje y que en los extremos de la barra del émbolo están conectados con el eje de la pareja de rodillos traseros.
- 5.
- 10.
- 15.

- El objeto de la invención es mejorar este garaje doble en el sentido de simplificar y abaratar la construcción y, que una vez efectuado el montaje, se pueda seleccionar la clase de accionamiento para el movimiento de la plataforma superior, y esto bien mediante un accionamiento hidráulico o mecánico eléctrico.
- 20.

- Según la presente invención se propone el guiar los rodillos delanteros cada vez mediante un carril de poca pendiente u horizontal y los rodillos traseros cada vez mediante un carril inclinado, en dirección hacia el interior del garaje, de más de  $45^{\circ}$  con relación a la perpendicular, componiéndose todos los carriles de un perfil angular sencillo. La pequeña inclinación del carril trasero permite elevar la plataforma por su extremo delantero mediante un torno de cable. Un torno de cable sería im-
- 25.
- 30.

- 3 -  
342542



sible, con la pendiente más pronunciada hasta ahora propuesta para los carriles traseros, debido a la desfavorable distribución de fuerzas.

- Según otra característica de la invención es posible, con esta disposición de los carriles de guía, situar los cilindros para un accionamiento hidráulico en prolongación trasera de los carriles delanteros y apoyarlos contra los carriles traseros. Esto tiene la ventaja de que los cilindros hidráulicos pueden ser cortos. Tanto en el accionamiento hidráulico como en el accionamiento mediante polipasto quedan los rodillos, debido al peso de la plataforma y las fuerzas atacantes, siempre en contacto bajo fuerza con los carriles, con lo cual se obtiene la ventaja de poder emplear como carriles simples perfiles angulares.
- 5.
- 10.
- 15.

- Según una ulterior proposición de la invención puede sujetarse el torno de cable, en prolongación directa de los carriles inclinados traseros, en el techo del garaje, habiéndose llevado uno o dos cables desde allí hacia la plataforma y sujetado en la zona de los rodillos traseros.
- 20.

Las distintas características de la invención se describen a continuación con más detalle a base del dibujo.

- En el ejemplo de ejecución mostrado posee el garaje un piso inclinado en dirección longitudinal en un 20% y una abertura de puerta 3. La plataforma 4 esta representada con líneas de trazos interrumpidos en su posición inferior y con líneas de trazos llenos en su posición superior. En la plataforma se han alojado rodillos
- 25.
- 30.

342542



delantero 5 y rodillos traseros 7. Los rodillos delanteros ruedan sobre los carriles delanteros 9 y los rodillos traseros sobre los carriles traseros 10.

5. La pendiente del carril trasero 10 debera estar dimensionada de manera que, por una parte, se exija poco espacio en dirección longitudinal del garaje para el desplazamiento de la plataforma y, por otra parte, no se formen proporciones de fuerza desfavorables cuando el accionamiento de la plataforma
10. 4 se efectue por el cilindro hidráulico 14 o el torno de cable 15 descritos a continuación.

15. Según una primera forma de ejecución se han dispuesto en una prolongación trasera de los carriles delanteros 9 y unos cilindros hidráulicos 14 y sujetado a los carriles traseros 10. En extremo delantero de la barra de émbolo está cada vez conectado con el rodillo 5. El efecto de fuerza directo produce unas necesidades de fuerza más reducidas durante el movimiento de la plataforma; además, el recorrido de los
20. rodillos 5 y por lo tanto de de los cilindros hidráulicos es corto, lo que implica una reducción de los costes y de la propensidad a averías de la instalación. Puede ser conveniente disponer los carriles delanteros 9 con pequeña inclinación hacia el interior del garaje. Como de esta manera están los rodillos
20. 5 y 7 continuamente haciendo fuerza contra los carriles 9 y 10 se pueden emplear simples perfiles angulares, lo que abarata más aún la construcción total.

30. Si una vez efectuado el montaje de los carriles de guía y la plataforma, en lugar de un acciona-

- 5 -  
342542

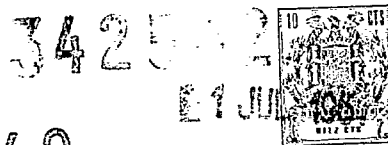


5. miento hidráulico, se desea un accionamiento mecánico se puede sujetar en la pared trasera del garaje un motor reductor con un torno de cable 15 que mueva la plataforma a través de un cable entre sus posiciones superior e inferior.

10. Donde las condiciones de construcción lo permitan o lo hagan necesario se puede haber sujetado un cabrestante también en el techo del garaje. Entonces se encuentra el polipasto convenientemente en prolongación directa de los carriles traseros 10 y sujetado en la zona de los rodillos traseros 7 a la plataforma. Preferentemente se dispondrá en esta ejecución un torno de cable en cada uno de los dos lados de la plataforma.

15. Los carriles traseros de guía 10 se apoyan con un extremo sobre el piso del garaje. Si el garaje posee paredes laterales se sujetan los carriles a éstas. En los garajes en serie, donde no existen paredes laterales, se efectúa el apoyo de los carriles mediante vigas 17 insertadas en el piso.

20. N O T A
25. Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento corresponde a una solicitud de patente presentada en Inglaterra con número 30.812/66 de 8 de julio de 1966, acogiéndose por lo tanto a los beneficios que
- 30.



342542

conceden los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita Patente de Invención por 20 años en España sobre: "Perfeccionamientos en instalaciones para aparcamiento de vehículos"; caracterizándose por lo siguiente:

5. 1.- Perfeccionamientos en instalaciones para aparcamiento de vehículos, en el que el puesto de estancia superior se compone de una plataforma que se desplaza longitudinalmente por encima del puesto de estancia inferior y que con su extremo de acceso inclinado se gira hacia abajo, a cuyos dos lados se han alojado, cada vez, un rodillo delantero y un rodillo trasero, caracterizados porque los rodillos delanteros se guían cada vez mediante un carril dispuesto fijo a altura suficiente sobre el puesto de estancia inferior y los rodillos traseros cada vez en un carril fijo inclinado, en dirección hacia el interior del garaje, con más de 45° con relación a la perpendicular componiéndose todos los carriles de perfil angular sencillo cuyo brazo en posición perpendicular determina el ancho de vía para las parejas de rodillos delanteros y traseros.
- 10.
- 15.
- 20.

25. 2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque en prolongación trasera de los carriles delanteros se dispone cada vez un cilindro hidráulico cuya parte fija se apoya contra el carril trasero y cuya parte desplazable delantera está en conexión de accionamiento con el rodillo delantero de la plataforma.
- 30.

342342

- 7 -



3425 ' 2

5. 3.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque la plataforma se conecta, a través de un torno de cable dispuesto en prolongación de por lo menos un carril delantero, con un motor cabrestante sujetado a la pared trasera del garaje.

10. 4.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el motor cabrestante se sujeta, en prolongación directa de uno de los carriles inclinados traseros, al techo del garaje y el cable de conexión en la zona de los rodillos traseros en la plataforma.

15. 5.- Perfeccionamientos según la reivindicación 4, caracterizados porque el torno de cable se compone de un árbol que se extiende a través de todo el ancho del garaje, que se aloja en el techo, y que en sus extremos enrolla y desenrolla cada vez un cable.

20. 6.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 hasta 5, caracterizados porque especialmente al faltar las paredes laterales y tener una disposición en batería, los carriles delanteros así como el extremo superior de los carriles traseros se apoyan sobre vigas empotradas en el piso del garaje.

25. 7.- Perfeccionamientos en instalaciones para aparcamiento de vehículos; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria y en el dibujo adjunto.

30. Esta Memoria consta de siete hojas escritas a máquina, por una sola cara.

1 JUL. 1967

Madrid,

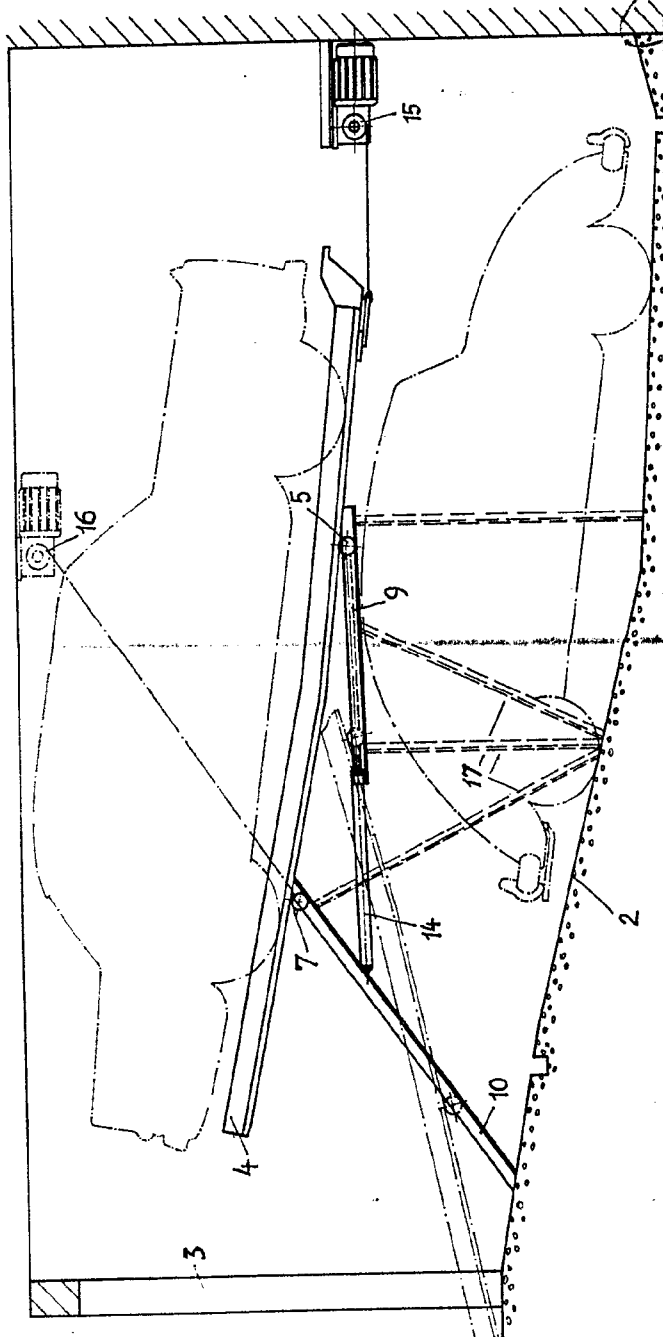
Otto Wöhr KG.  
GOMEZ ACEBO Y MODER  
E. D. Firmado: F. Hernández Ruiz

342.542



342542

ES  
VARIABLE



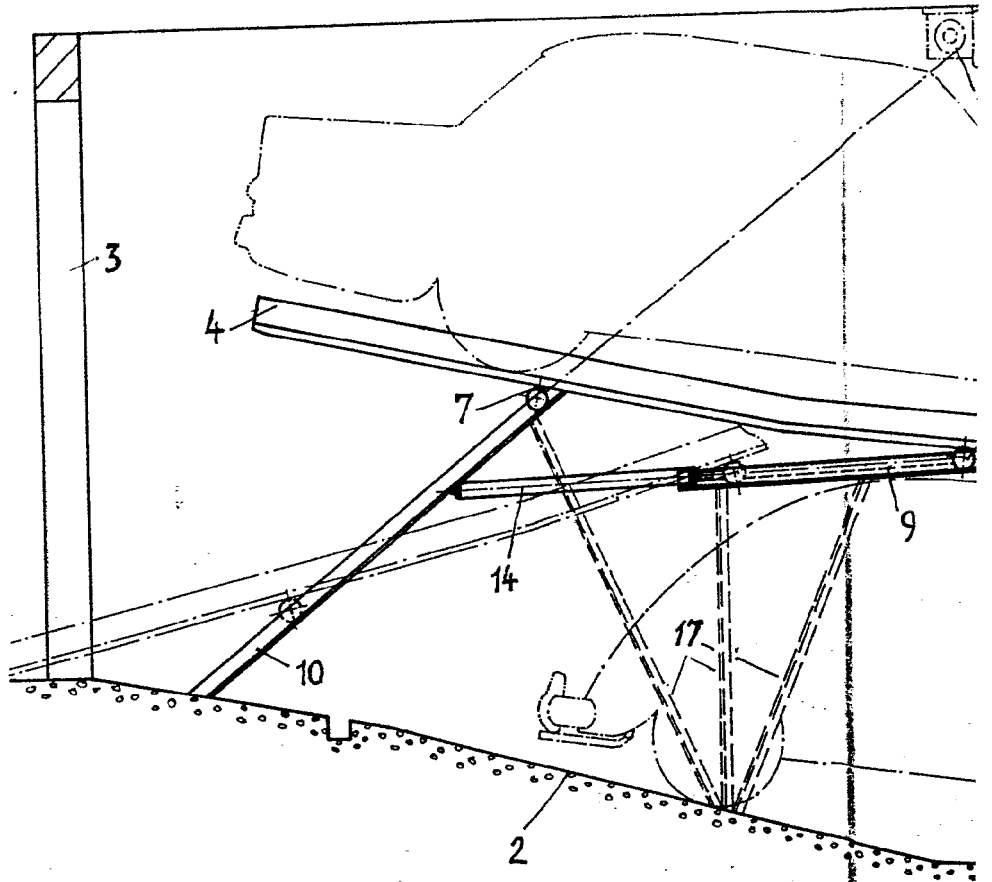
JUL 1967  
DINIZ ALBUQUERQUE  
Rua F. Herculano 111

POOR  
QUALITY

342542

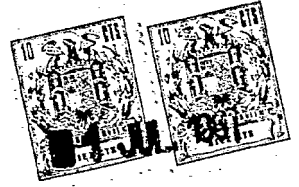
POOR  
QUALITY

342542

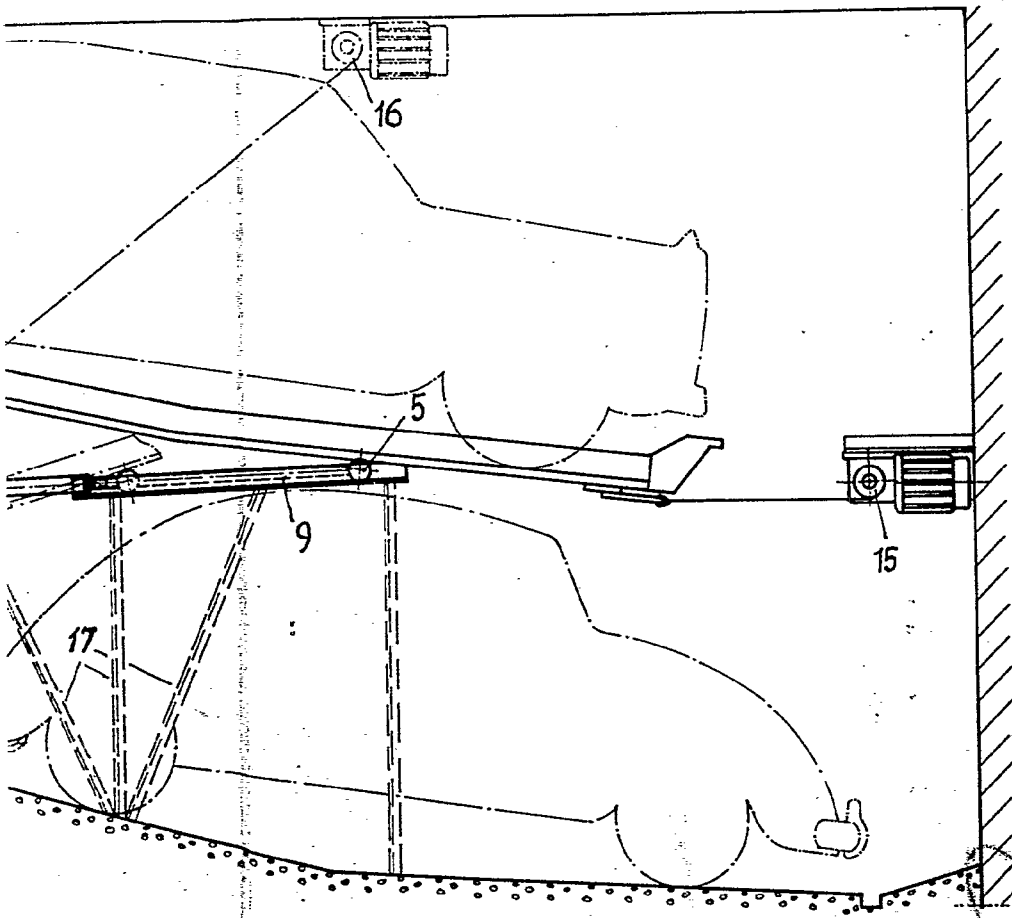


**POOR  
QUALITY**

342.542



342542



ES  
VARIABLE

*[Handwritten signature]*  
JUL 1987  
COMIS. ALBO y MAREY  
E. Hernandez Nolas

**POOR  
QUALITY**