

La cliente de ce garage n'a qu'à se donner la peine d'avancer. Les robots se chargent de mettre sa voiture en place.

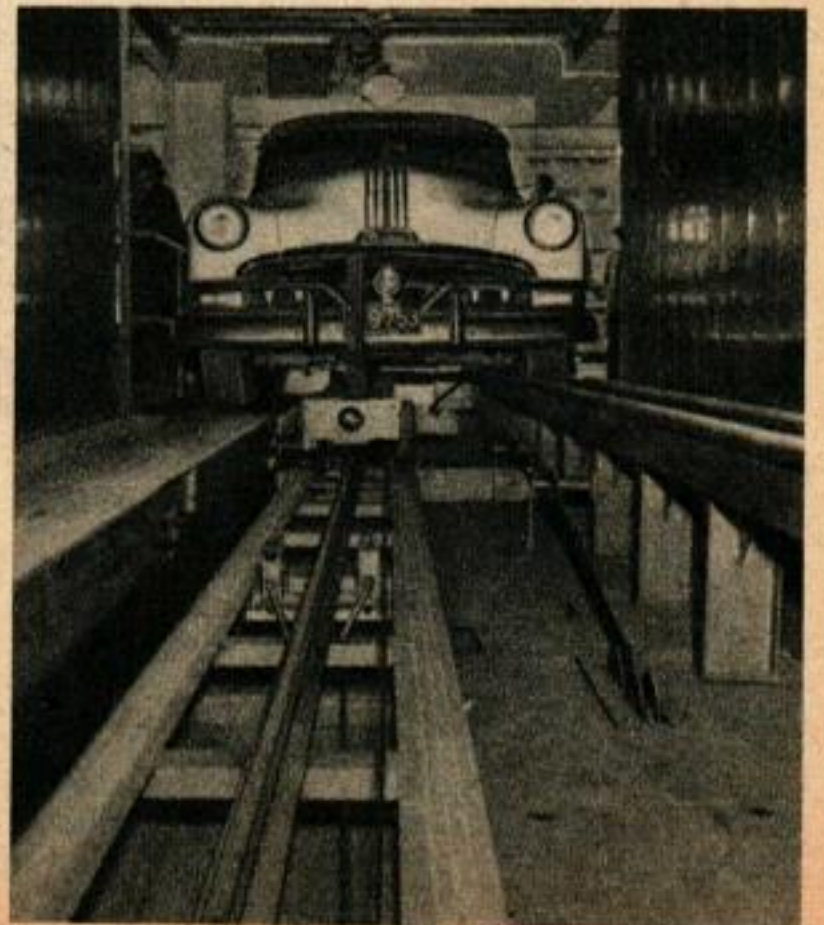
LE GARAGE-ROBOT

IL y a quelque temps, le cerveau plein de calculs, un homme d'affaires, nommé A. G. Dezendorf, regardait le monument de Washington qui, il le savait, a un socle de 17 mètres de côté et une hauteur de 170 mètres. Jusqu'à 120 mètres, à ce que calcula Dezendorf,

sa partie inférieure contient assez d'espace pour loger 648 automobiles. L'homme d'affaires savait qu'un parking ordinaire, assez grand pour servir à tant de voitures, coûterait une fortune, à supposer qu'on puisse le réaliser : pourquoi pas une construction haute et étroite ?

L'employé parcourt son tableau de 72 boutons pour voir les emplacements inoccupés, puis appuie sur un bouton pour mettre le robot en marche.

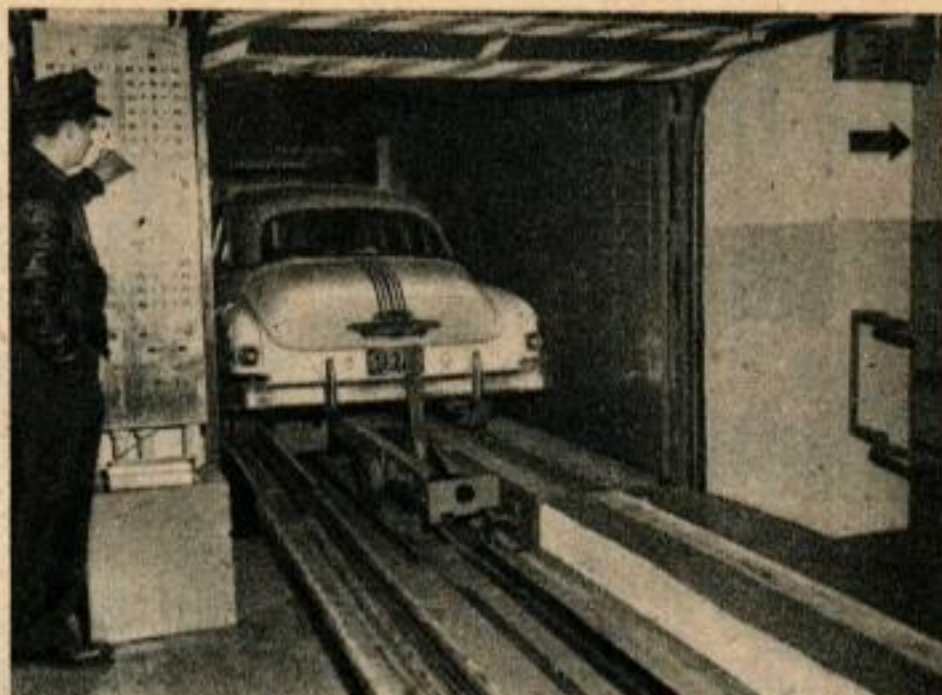
Un chariot à roues caoutchoutées roule sur les cornières; quand il est arrivé à l'endroit voulu, deux bras mécaniques saisissent le pare-chocs de la voiture.



Aujourd'hui, sur un espace de 8 mètres sur 22, Dezendorf gère un garage entièrement automatique : des robots font tout le travail et aucune main ne touche la voiture tandis qu'elle se déplace pour atteindre ou quitter son emplacement, situé sur l'un des 18 étages du garage.

Le système ne nécessite qu'un seul employé : le client abandonne dans une allée d'entrée sa voiture qu'il peut fermer à clef s'il veut, pourvu qu'il ne serre pas le frein à main ; l'employé appuie alors sur un bouton qui envoie sous l'auto un chariot en acier de 7 mètres, à roues caoutchoutées, lequel se déplace sur un chemin de roulement en cornières d'acier où il est propulsé par un moteur électrique de 3 CV.

Quand le chariot est juste sous la voiture, un autre moteur actionne deux bras métalliques qui passent de la position horizontale à la position verticale. De chaque extrémité de la voiture, ces bras se dirigent vers l'autre extrémité, jusqu'à ce qu'ils appuyent sur les pare-chocs : cette pression remet le moteur en marche et le chariot amène la voiture le long du chemin de roulement jusqu'à un monte-charge. Sachant quels sont les emplacements libres grâce aux ampoules vertes d'un tableau à 72 boutons, l'employé appuie sur un bouton pour indiquer au mécanisme l'emplacement où la voiture doit être parquée. Le monte-charge se rend au palier correspondant et le chariot roule la voiture jusqu'à l'endroit voulu. Les deux bras reprennent alors la position horizontale et le chariot se dirige vers sa prochaine mission. La voiture reste en place, parce que le plancher est en pente douce depuis le monte-charge,



Le chariot se met en marche automatiquement, poussant la voiture au monte-charge qui se rend à l'étage désigné par l'employé.

ses roues avant s'appuyant contre un butoir en béton.

Quand le propriétaire demande sa voiture, l'employé appuie sur le bouton correspondant et le chariot se rend à la voiture demandée, l'amène au monte-charge et la transporte jusqu'à son propriétaire. L'employé peut livrer en une minute n'importe quelle voiture garée.

Si, à un moment quelconque, il appuie sur un bouton correspondant à un emplacement déjà occupé, le mécanisme annule ses instructions.

Un côté de chaque compartiment contient un chemin de roulement en forme d'auge pour les roues de la voiture, tandis que l'autre est une large dalle de béton, ce qui permet au garage de recevoir des voitures de n'importe quelle dimension, depuis une Austin jusqu'à une Cadillac.

Au niveau voulu, le chariot pousse la voiture dans son compartiment ; puis, au signal, il retourne prendre un autre chargement.

