

65364



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de registro de un Modelo de Utilidad, por veinte años, en España, por "Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles", a favor de D. Julien Henri Prudent Arnoux, de nacionalidad francesa, con domicilio en CLAMART (Seine), Francia, 14, rue Denis Gogue.

- - - -

Generalmente, para utilizar un garage colectivo, el conductor debe efectuar un gran número de maniobras que exigen espacios, importantes, necesitándose una gran superficie para aparcar sólomente dos filas de vehículos. Esto limita en las largas avenidas la creación de aparcamientos subterráneos.

Además, el problema que plantea en nuestros días el aparcamiento de los coches es cada vez más difícil de resolver. Muchos automovilistas se ven obligados a dejar sus vehículos diariamente estacionados en la vía pública, entorpeciendo así la circulación y creando numerosos atascos.

La presente invención tiene por objeto remediar estos inconvenientes.

Se refiere, a este efecto, a un garage con sistema automático de colocación de coches, caracterizado porque presenta un espacio provisto de plataformas móviles que pueden desplazar a los vehículos en traslación lateral, de manera que se pueda aparcar en cada lado de este espacio o avenida, varias filas de coches, sin tener que efectuar otras maniobras que la de parada.

Según un modo de realización de la invención, las plataformas destinadas a recibir los automóviles comprenden cuatro placas de

hierro destinadas a recibir las cuatro ruedas del vehículo.

Según otro modo de realización de la invención, las plataformas dispuestas en hileras paralelas están constituidas para poder acoplarse unas en otras.

5 Según otro modo de realización de la invención, el garage está construido en un subterráneo bajo una calle.



La invención se refiere también a un modo de realización caracterizado porque el garage está establecido en un edificio de uno o varios pisos.

10 Según otro modo de realización de la invención, el garage está provisto de medios que permitan la distribución en cada piso, por lo menos sobre un pasadizo o avenida, de un automóvil que es puesto en marcha y parado delante de los sitios respectivos, para introducirlo más tarde en su celda por medio de sistemas mecánicos de traslación lateral.

15 La invención se refiere igualmente a un garage caracterizado porque está incorporado a un edificio de viviendas con el cual se corresponde piso por piso, lo que permite al usuario tener su vehículo cerca de su apartamento y principalmente en el mismo plano o rellano.

20 La invención se extiende igualmente a las características mencionadas y a sus diversas combinaciones posibles.

Un garage con sistema automático de colocación de automóviles según se representa, a título de ejemplo no limitativo, en los adjuntos dibujos, en los cuales:

25 La figura 1ª representa el conjunto de un elemento de garage según la invención.

La figura 2ª representa una vista en sección de una plataforma destinada a recibir un vehículo.

30 La figura 3ª es una vista en planta del conjunto de la plataforma representada en la figura 2ª.

La figura 4ª representa la misma plataforma en sección longitudinal.

Las figuras 5^a, 6^a y 7^a representan respectivamente una vista por arriba, una vista en planta y una vista de perfil de otro modo de realización de una plataforma conforme a la invención.

La figura 8^a es una vista parcial, por arriba, de un dispositivo de mando de la plataforma,

La figura 9^a muestra un detalle de la entrada de una plataforma y de la salida de la plataforma vecina a la anterior.

La figura 10^a representa, en perspectiva el mecanismo de mando a mano de las plataformas.

La figura 11^a representa un detalle del mecanismo de mando representado en la figura 10^a.

La figura 12^a representa un mecanismo de mando a motor.

La figura 13^a representa un corte longitudinal del espacio o avenida central, mostrando la posición de las plataformas con respecto al nivel del suelo.

La figura 14^a representa una variante del dispositivo de mando de las plataformas.

La figura 15^a es un detalle de la figura 14 en mayor escala.

La figura 16^a es una vista en planta del conjunto de una jaula y del espacio o avenida con una plataforma.

La figura 17^a es una vista en planta de una calle con garage subterráneo según la invención.

La figura 18^a es una vista en sección según x-y del garage representado en la figura 17^a.

Las figuras 19^a a 23^a representan los cortes según 1-1, 2-2, 3-3, 4-4 y 5-5 del garage representado en las figuras 17^a y 18^a.

La figura 24^a representa en elevación la sección de un garage de varios pisos conforme a la invención.

La figura 25^a es una vista en planta del garage representado en la figura 24^a.

La figura 26^a representa un automóvil sobre una plataforma ascendente y descendente.



La figura 27^a representa en elevación una sección parcial de un edificio con garage en los pisos.

La figura 28^a es una vista en planta del edificio representado en la figura 27^a.

5

La característica general de la invención reside en que, sobre un pasadizo de la anchura de un automóvil, se suceden una serie de paneles móviles 1 que recubren este pasadizo y que se corresponden dos a dos: los paneles pares entre sí y los paneles impares entre sí.



10

Cada grupo está dirigido de forma que los primeros se desplacen hacia un lado de la avenida y los segundos hacia el otro. En el curso del desplazamiento, las partes prolongadas 2 de los paneles 1 reconstituyen el paso interrumpido en el sitio destinado a calzada, de manera que el paso o avenida esté siempre practicable.

15

El coche a aparcar está parado sobre un grupo 1; cada uno de sus juegos de ruedas reposa sobre uno de los paneles 3 de este grupo, provocándose entonces un desplazamiento lateral y dirigiéndose el conjunto (coche y panel) hacia el lado correspondiente del paseo o avenida.

20

Al efectuarse la acción inversa, el conjunto queda dispuesto sobre el paseo de forma que el coche recobra la posición de partida.

25

El conjunto del elemento de garage representado en las figuras anteriormente descritas está constituido por una avenida A bordeada por cada lado por jaulas B_1, B_2, B_3, B_4 , destinadas a contener los automóviles.

30

Según La invención, chasis formados por paneles móviles 1 reunidos dos a dos pueden, según se representa en la figura 1, recubrir una avenida o ser guardados en sus jaulas respectivas.

Cada panel 1 representado en sección en la figura 2, está constituido por planchas de hierro D, D_1 y travesaños E fijados sobre largueros F.

Estos largueros F, llevados por juegos de ruedas guiadas G sobre los carriles H, están prolongados por un lado de la avenida con una longitud igual al ancho de ésta última.

5 Los dos paneles 1 de un mismo grupo, dibujados en planta en la fig. 3, tienen una longitud igual a la cuarta parte de una jaula y entre sí están separadas por la misma longitud para dejar paso suficiente al panel 1 del grupo vecino.



20 Dispuestos simétricamente con respecto al eje de su jaula correspondiente, estos paneles 1 se hacen solidarios por medio de una viga J y de una cremallera K.

Esta última, montada en la parte prolongada de los largueros F, engrana con los piñones L montados sobre el árbol M, que, a su vez, recibe su movimiento del piñón N dirigido mecánicamente (Véase corte longitudinal de la figura 4).

15 Según variante de la realización, la parte prolongada 2 de los paneles 1 puede estar constituida de la misma manera que la que recubre la avenida A, de manera que después del desplazamiento esta última sea idéntica.

20 El mando puede ser mecánico, hidráulico, neumático o manual en el caso de los coches pequeños que necesitan un esfuerzo de desplazamiento menor.

25 En el caso de las figuras 5 al 12, el conjunto del sistema de traslación se compone de los cuatro paneles 1 anteriormente citados, unidos por medio de travesaños 25 que pueden ser regulables a fin de permitir la separación o aproximación de dichos paneles para poder recibir a vehículos cuya separación de ruedas sea diferente.

30 La plataforma, constituida por esos paneles, forma así una plancha móvil ligeramente elevada con respecto al suelo y que presenta, en su extremidad planos inclinados que facilitan el paso de los coches de un panel a otro.

En este modo de realización, el mando, solidario del trave-

saño 27, se compone de un motor 28 y de un reductor 29 cuyo árbol lleva las ruedas tractoras 30. Los paneles 1, están provistos, en su parte interior, de las ruedas 26 que le sirven de medios de "relais" y aseguran la facilidad del desplazamiento.

5

En la figura 8 se observa el esquema de un mando a mano o mecanico que afecta directamente al árbol portarruedas 32.

Los planos inclinados 33 de los paneles 1 llevan; en su parte inferior, un engranaje (34) que, llegado el caso, hace encajar la acción de las ruedas del coche en la parte fija 35 situada sobre la avenida.

10

El fondo de los paneles que constituye un piso 36 está realizado en hierro con ondulaciones que se apoyan sobre largueros 37 y que a su vez son transportados por las ruedas 26 sobre los railes 38.

15

Ruedas horizontales 39 guían al conjunto lateralmente; mientras que contactos 40 montados sobre resortes se apoyan al paso de las ruedas del vehículo sobre un micro-interruptor 41, conectado a un sistema de señalización.

20

El sistema de mando representado en la figura 10 es solidario de la plataforma. Una palanca 42 desmontable se encaja sobre otra palanca acodada 43; que, articulada por un eje 44, transmite un movimiento de oscilación a otra palanca combinada 45.

25

La palanca combinada 45 termina en su parte superior por una pieza 46 articulada sobre un eje 47. La pieza 46 puede ser colocada en las posiciones 48; 49 y 50.

La rampa de guía 51 de la pieza 46 arrastra, al desplazarse, una bola 52 entre la palanca y el disco 53 solidario de una rueda de giro o de su árbol.

30

Se puede igualmente realizar este dispositivo de mando, según se ha representado en la figura 12 por medio de un motor.

En este caso, la palanca 45 recibe su movimiento de oscilación por medio de una excéntrica 54 fijada sobre el árbol motor.

En este modo de realización, para aparcar un coche, el conductor, al llegar a la entrada de la avenida, presiona sobre un botón al alcance de su mano lo que ocasiona que una lámpara se encienda en el emplazamiento escogido para aparcamiento poniéndose el correspondiente carretón en movimiento.

5



Cuando el juego de ruedas delantero llega sobre el contacto de entrada 40 funciona una primera señal luminosa o sonora invitándole a prepararse a parar el coche, después de la segunda señal, es decir, al pasar las ruedas traseras sobre el mismo contacto.

10

Si el mando es mecánico; el conductor presiona sobre un botón que pone en marcha el motor de mando. La palanca 45 bajo la acción de la excéntrica 54, recibe un movimiento de oscilación provocando en un sentido, por deslizamiento de la bola 52, la rotación del disco 53 solidario de las ruedas del carretón que se desplaza hacia la jaula hasta que el micro-interruptor indica el fin del recorrido y para el motor y al conjunto en su emplazamiento del garage.

15

En la figura 11 se representa por trazos gruesos la posición de la pieza 46 correspondiente al sentido de rotación indicado por la flecha. Para cambiar el sentido, es decir para volver hacia el pasadizo o avenida basta con encajar la pieza 46 en la posición indicada con trazos mixtos volviendo a poner en marcha el motor.

20

El mando a mano utiliza las mismas piezas. Una palanca vertical desmontable a la cual se le da un movimiento de vaiven reemplaza entonces a la excéntrica. Un bloqueo inmoviliza al sistema de traslación en posición de fin de recorrido.

25

Una posición intermedia de la palanca 46 permite anular la fricción de la bola. Es el punto muerto que aísla el sistema de mando y permite pasar del mando manual al mando mecánico o viceversa.

30

Se puede preveer (figuras 13ª a 16ª) otro medio mecánico

de traslación del coche, en el cual la plataforma, constituida por los paneles 1 está unida a un cable o maroma manejado según el principio de una polea y cuyo tambor está constituido por un árbol de escaso diametro sobre el cual están fijadas las dos extremidades del dable o maroma, una de las cuales se enrolla mientras que la otra se desenrolla.

5



En este modo de realización, cada uno de los cuatro paneles que constituyen la plataforma, se compone de dos piezas paralelas 61, soportadas por sus extremidades por cuatro ejes 62, en los cuales están fijadas las ruedas 63 montadas sobre un rodamiento.

10

Sobre las alas horizontales de las piezas 61 se colocan planchas de hierro onduladas o planas 64, fijadas por puntos de soldadura.

15

Los carriles están constituidos por el alma de los hierros en forma de U invertida 65 y de los cuales un ala vertical sirve por su parte superior de apoyo a las ruedas horizontales 66 destinadas al desplazamiento lateral.

20

Las plataformas están unidas dos a dos por medio de tubos transversales 67 (fig. 16).

25

Los dos grupos así formados están unidos solamente por el costado de desplazamiento por un hierro en forma de U 68. Este travesaño posee una pieza 69 conectada al cable o maroma, uniendo así la polea al cable o maroma de tracción 70 el cual en las partes no destinadas a uniones o ataduras va protegido por unos tubos no representados en la figura; estos tubos pasan por debajo de los carriles que a tal efecto llevan unas escotaduras.

30

El cable se enrolla sobre poleas de reenvío 71 terminando por sus dos extremidades en un árbol 72 (fig. 14) llevado por los dos ejes 73. Cuando una de las extremidades 74 del cable está enrollado sobre el árbol del torno; en una longitud igual al desplazamiento, el otro extremo 75 no lo está.

El mando puede hacerse por manivela 76 o por el motor 77 cuyo árbol lleva una rueda que fricciona sobre la polea 78 solidaria del torno.

5 El mando de la puesta en marcha se efectúa por un contacto inversor conectado a los micro-interruptores de fin de recorrido 79 atacados por una pieza 80 solidaria del carretón.



La cuña 81 o el espejo 82 sirven para centrar el automóvil sobre el carretón de transporte.

10 En sentido lateral el desplazamiento se facilita por una guía del eje de los carretones gracias a una línea 83 trazada en el suelo y a una barra horizontal 84 que llevan las plataformas.

15 Para estacionar un automóvil en un garage, según este modo de realización, el conductor introduce su automóvil sobre el paseo o avenida que está o no recubierto de plataformas. En los dos casos, el rodaje es fácil, ya que los paneles son muy poco elevados con respecto al suelo.

El conductor se guía por medio de la línea 83 y de la barra 84.

20 Llegado ante su emplazamiento, se detiene sobre la plataforma cuando la delantera de su automóvil llega frente a la cuña 81 o se vé en el espejo o indicador 82.

El pequeño paso que puede quedar en el paseo o avenida por un lado de las plataformas, permite abrir la portezuela y realizar las maniobras necesarias con la manivela de mano.

25 El conductor da unas vueltas a la manivela en el sentido que desee y el cable, del que un extremo se enrolla sobre el torno mientras que el otro se desenrolla, arrastra el carretón hacia la jaula.

30 Si el mando es automático basta presionar sobre un botón para que el motor puesto en marche arrastre a la polea 78 solidaria del tambor del torno.

El carretón se desplaza hasta que la pieza 80, hace contac-

to con el micro-interruptor 79, que corta la corriente al mismo tiempo que el circuito es invertido en el disyuntor inversor. Bastará pues presionar de nuevo sobre el boton para que la plataforma vuelva al paseo o avenida, colocando el automóvil en posición de partida.

5



Según la invención, cada avenida o paseo del garage podrá agrupar a una categoría de automóviles de dimensiones parecidas con el fin de disminuir la anchura del paso y la longitud de las jaulas y permitir así aparcar el máximo de vehículos en un mínimo de superficie.

10

En el aparcamiento construido en un subterráneo bajo una calle estrecha, según se representa en las figuras adjuntas a título de ejemplo; la circulación se efectúa en sentido único. Se desciende por A. El coche se detiene ante una jaula vacía, se introduce en ella y, más tarde al salir de la misma y regresar al paseo o avenida, el coche sale o se aleja por B.

15

Para la realización de tal garage basta con remitirse a las figuras 17 a 23 en las cuales:

20

El corte 1-1 es el corte de la calle fuera del aparcamiento.

El corte 2-2 es la iniciación de la rampa de anchura aproximadamente de dos metros, de los cuales un metro está sobre la acera y otro sobre la calzada.

25

El corte 3-3 representa el fin de la rampa sensiblemente al nivel del aparcamiento.

El corte 4-4 representa la iniciación de la llegada al aparcamiento con respecto al eje de la rampa.

30

El corte 5-5 representa la sección del aparcamiento propiamente dicha de una anchura aproximada de 6 metros; dos de los cuales pertenecen al paseo o avenida.

En el caso de un garage de varios pisos éste está provisto de dos fachadas 4 y 5 (fig. 25) con vías de acceso por cada una de ellas y tiene en cada una de sus entradas 6 y salidas 7, pla-

taformas 8 y 9 destinadas a subir los vehículos 10 que entren por un lado de este garage, a los diferentes pisos y a bajar a los mismos vehículos que quieran salir por el otro lado.

Esta disposición permite a los automóviles 10 evitar toda clase de maniobras y poder utilizar el garage en sentido único.

5



Cuando un automóvil llega al piso deseado por el conductor la plataforma 8, inmovilizada ante el paseo central 11, permite a éste rodar hasta la altura de una jaula o de un emplazamiento libre 12.

10

Cada paseo central 11 con las plataformas 8 y 9 admite los paneles 1 ó placas móviles sobre las cuales los vehículos se detienen. Uno de los sistemas mecánicos de traslación lateral antes descritos permite al automóvil apartarse del centro de la avenida para aparcarse en la jaula o en el emplazamiento 12 ante el cual se ha detenido.

15

La maniobra inversa permite al vehículo recobrar su posición en la avenida 11 y basta al conductor poner en marcha el vehículo para ir a colocarse sobre la plataforma 9 situada ante él y que le bajará a la planta baja.

20

Cuando no se dispone más que de una sola fachada y de una sola puerta de acceso, las plataformas 8 y 9 puede estar situadas en el centro del edificio. La planta baja no puede ser utilizada para el almacenamiento de automóviles, sino como emplazamiento de taller de reparaciones y de espacio libre para la maniobra de entrada y salida de los vehículos sobre la plataforma.

25

Una variante de realización de la invención permite instalar un garage en pisos (fig. 27 y 28) en un inmueble que permita en un bloque de fachada estrecha (aproximadamente de anchura de tres automóviles), aparcarse en el mismo piso los automóviles 10 de los inquilinos cuyos apartamentos 13 estarían comunicados con el garage por medio de un balcón exterior 14.

30

La maniobra de los vehículos es idéntica a la que queda an-

5
10
15
20
25
30

teriormente descrita: Una plataforma ascendente 15 distribuye a cada piso, en una avenida central 16 los automóviles 10 que, puestos en marcha son parados ante sus jaulas respectivas 17, introduciéndoles en dichas jaulas por medio de uno de los sistemas cualesquiera; el desplazamiento en sentido inverso les devuelve a la avenida 16, más tarde a la plataforma 15 que los descende.



La presente invención permite pues, la realización de un garage en el cual el máximo de espacio es utilizado para el aparcamiento de automóviles, no dejando más espacio libre que el necesario para el desplazamiento de uno de esos automóviles en línea recta y no teniendo el conductor que efectuar otras maniobras que las simples de parada y puesta en marcha.

Además, la invención permite realizar garages en inmuebles accesibles por apartamentos y que permite al usuario tener su vehículo cerca de su apartamento y en el mismo rellano.

Es evidente que la invención no se limita a los ejemplos de realización descritos y representados.

S, puede recurrir a otros modos y a otras formas de realización sin por ello salirse de la esencia de la invención.

NOTA

Descrito suficientemente el objeto del presente modelo de utilidad, sus distintas partes y funcionamiento, se declara que lo que constituye la esencia del mismo y para lo que se pide la correspondiente protección es lo que se concreta en las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, caracterizado por que comprende una avenida provista de plataformas móviles que pueden desplazar a los vehículos en traslación lateral, de manera que se pueda aparcar preferentemente en cada lado (B_1 , B_2) de esta avenida filas de vehículos sin tener que efectuar otras maniobras que la de parada.

5

2^a.- Garage con sistema automatico de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado, además, por que las plataformas destinadas a recibir los vehículos comprenden cuatro planchas de hierro destinadas a recibir las cuatro ruedas del vehículo.



10

3^a.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación segunda, caracterizado, además, por que estas cuatro placas de hierro batido son mantenidas y unidas por medio de travesaños.

15

4^a.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según las reivindicaciones segunda y tercera, caracterizado, además, por que las plataformas que forman hileras paralelas están constituidas de forma que se puedan intercalar las unas en las otras.

20

5^a.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación primera, caracterizado, además, por que un sistema compuesto por un motor eléctrico o mecánico accionando una cremallera que engrana con sendos piñones montados sobre un arbol, asegura el desplazamiento lateral de cada plataforma.

25

6^a.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado, además, por que el sentido de rotación del motor que acciona el dispositivo asegurador del desplazamiento de las plataformas, es invertido para pasar de una maniobra a otra por medio de un micro-interruptor.

30

7^a.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación primera, caracterizado, además, por que las cuatro planchas de hierro, que constituyen las plataformas y cada una de las cuales está destinada a recibir una de las ruedas del vehículo, son móviles y pueden ser aproximadas o alejadas las unas de las otras variando la longitud de los

travesaños, a fin de poder aumentar o disminuir las plataformas en relación con los automóviles de diferentes dimensiones.

5



8ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado, además, por que las planchas de hierro que constituyen las plataformas, están ligeramente elevadas con respecto al suelo y presentan, en sus extremidades, planos inclinados que facilitan el paso de los automóviles de una a otra.

10

9ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según las reivindicaciones septima y octava, caracterizado, además, por que unas ruedas, que sostienen las plataformas y que discurren por unos carriles sobre el suelo, sirven de medios de rodaje a dichas plataformas.

15

10ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado, además, por que un dispositivo automático, por ejemplo un contacto, asegura la puesta en marcha automática de la plataforma soporte del automóvil, cuando el citado automóvil acciona uno de esos contactos.

20

11ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación primera, caracterizado, además, por que el desplazamiento en translación lateral de las plataformas está asegurado por medio de tornos que accionan cables o maromas por medio de poleas.

25

12ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado, además, por que un reductor de velocidad se interpone entre el motor que acciona el torno y la polea receptora.

30

13ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado, además, por que está construido adoptando la forma de un tunel subterráneo, por ejemplo, bajo una carretera.

14ª.- Garage con sistema automatico de emplazamiento de automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado, además, por que está establecido en un inmueble de uno o varios pisos.

5



15ª.- Garage con sistema automatico de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado, además, por que está provisto de medios que permiten la distribución a cada piso, sobre una avenida, de un coche que es puesto en marcha y parado delante de las jaulas respectivas, introduciéndole más tarde en dicha jaula por medio de sistemas mecánicos de traslación lateral según se describen en una o varias de las reivindicaciones anteriores.

10

16ª.- Garage con sistema automatico de emplazamiento de automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado además, porque está provisto de plataformas ascendentes y descendente destinadas a asegurar la ascensión o la bajada de los vehículos a los diferentes pisos, permitiéndoles siempre efectuar su desplazamiento en sentido único.

15

17ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado además, por que está incorporado a un edificio de viviendas con el cual se corresponde piso por piso, lo que permite al usuario tener su vehículo cerca de su apartamento y principalmente al mismo nivel.

20

18ª.- Garage con sistema automático de emplazamiento de automóviles.

25

Todo según se describe y reivindica en la presente Memoria que consta de quince hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras y se representa en las adjuntas hojas de planos.

Madrid, 7 de abril de 1.958.

EL AGENTE,
P.P.

Eunzuda

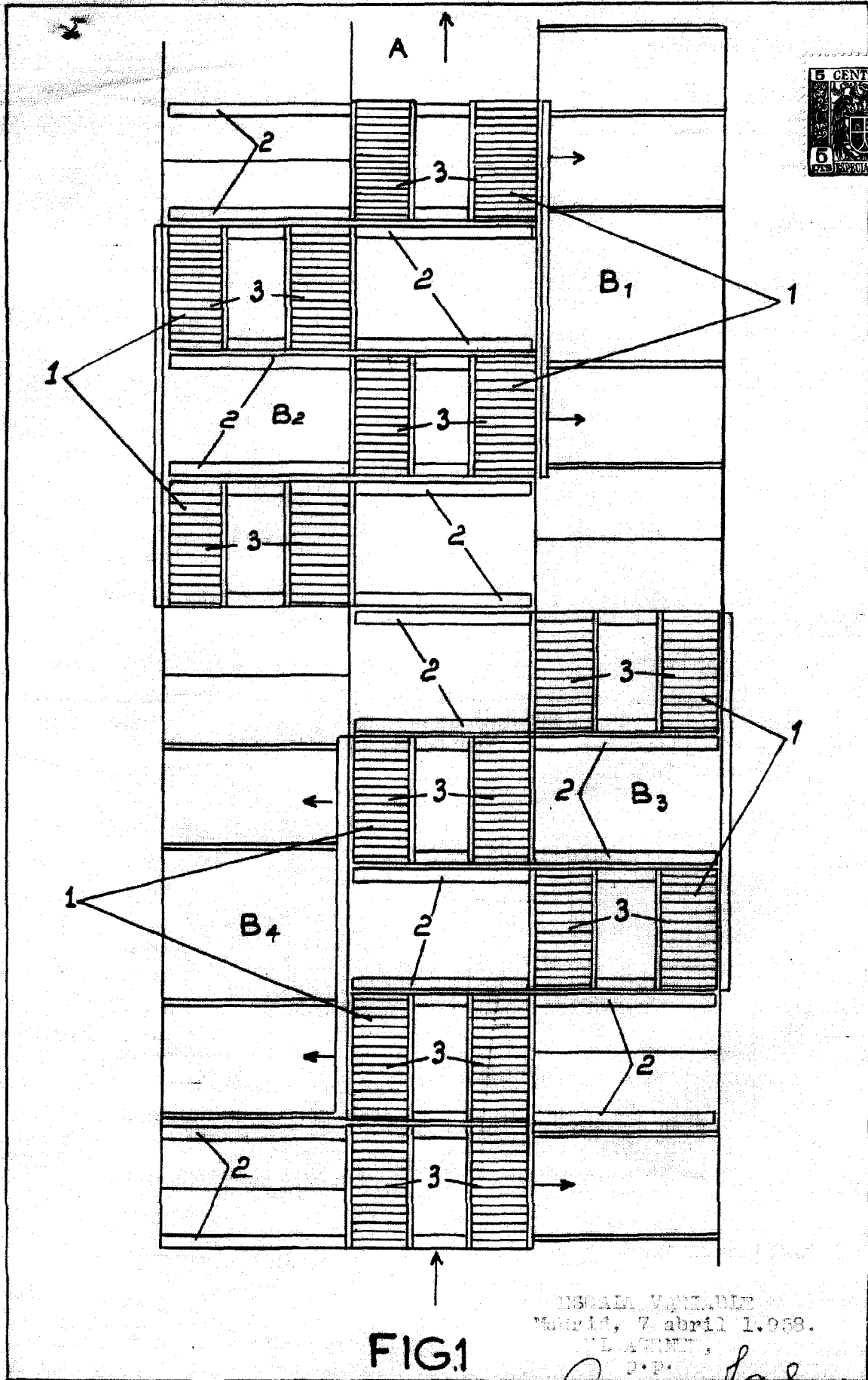
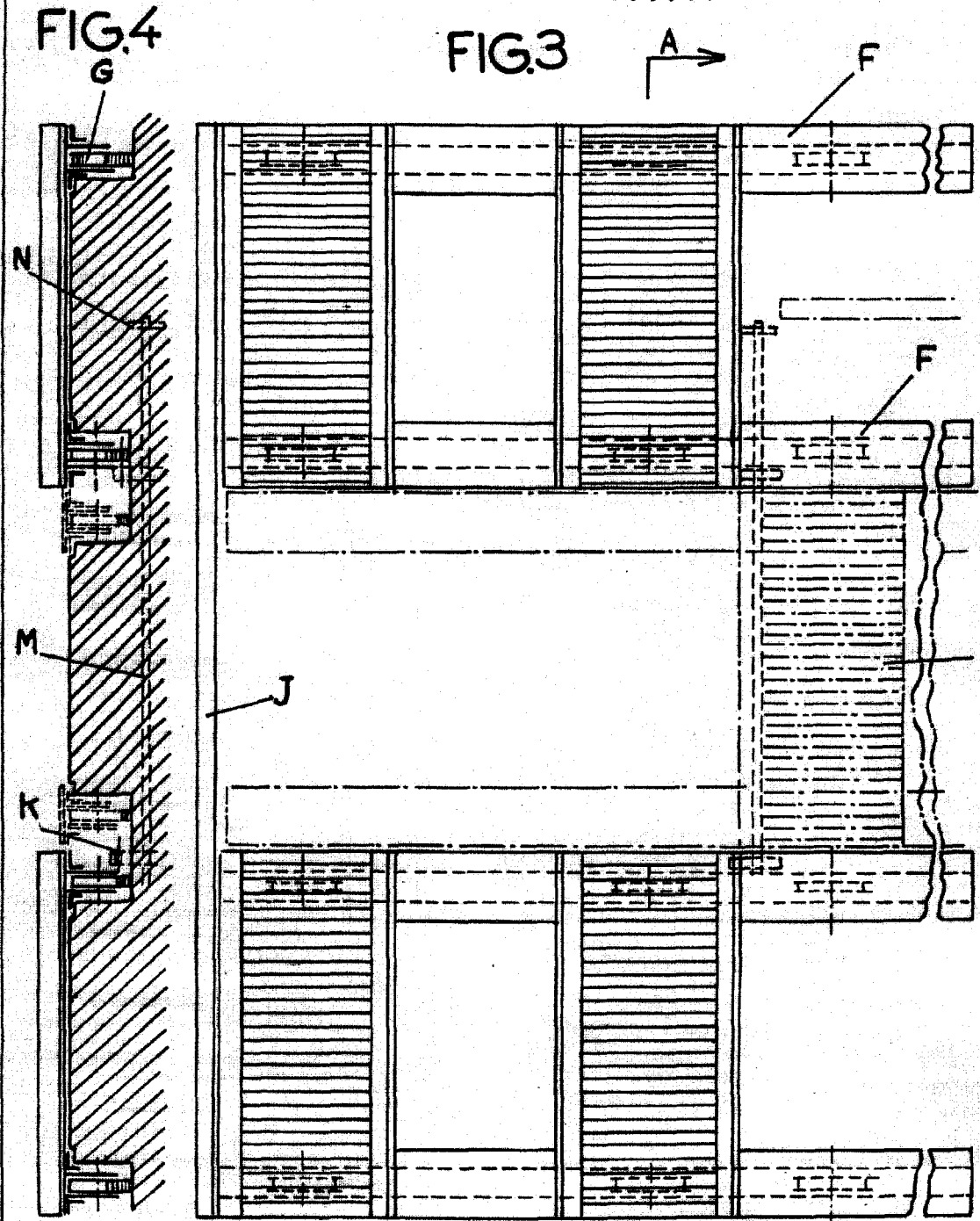
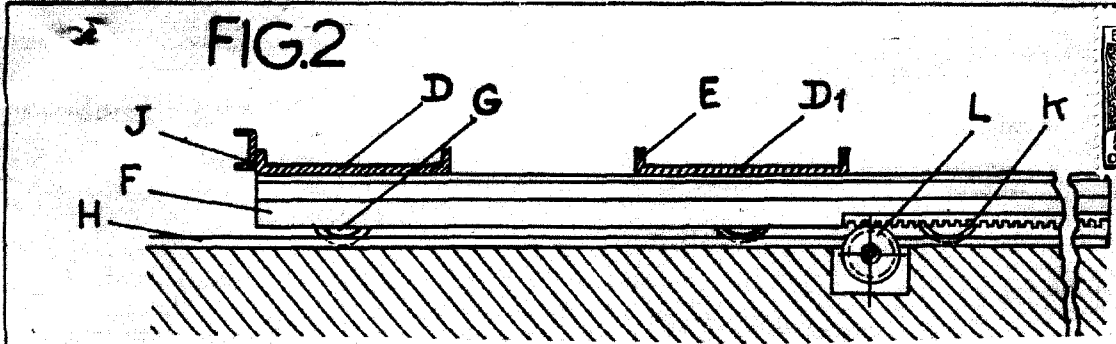


FIG. 1

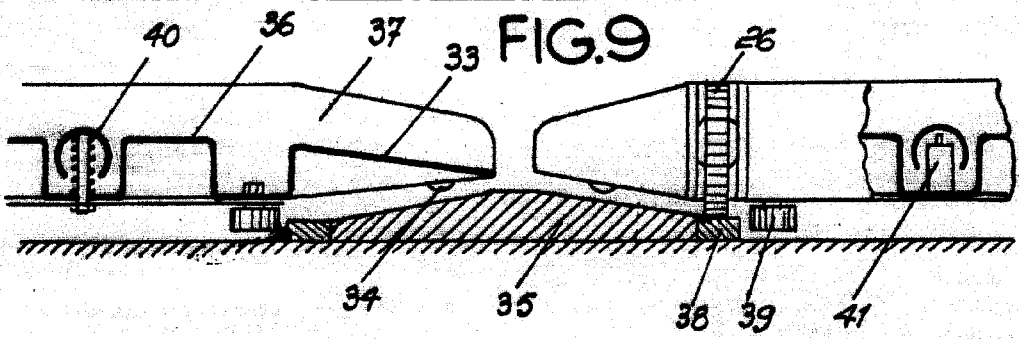
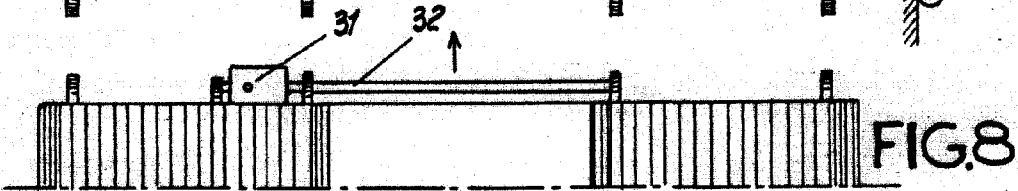
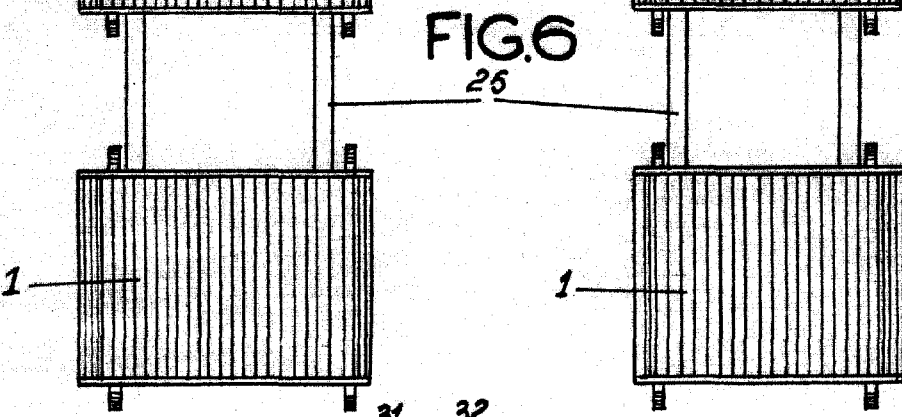
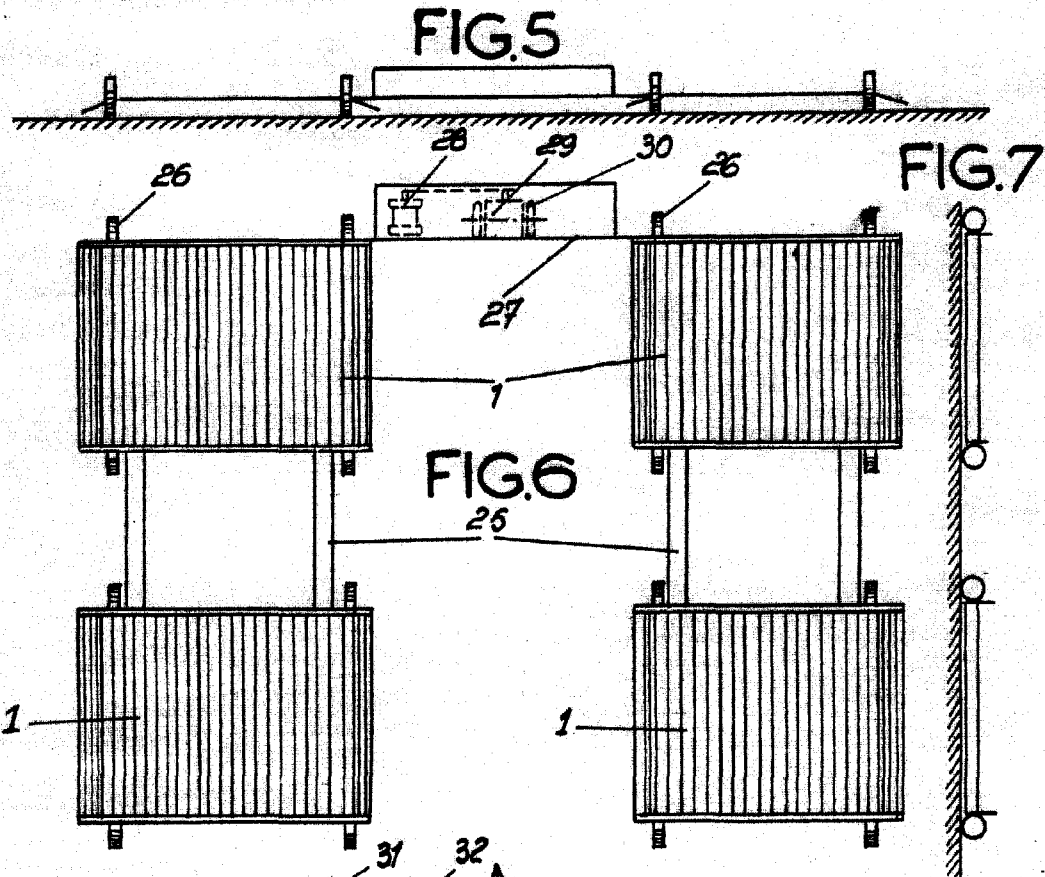
ESPAÑA, MARCADA
Madrid, 7 abril 1.958.
D. P. P.

Arnaud



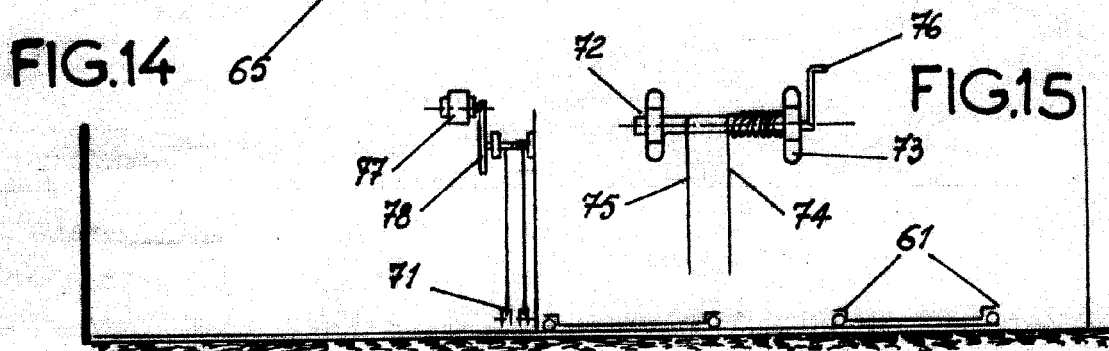
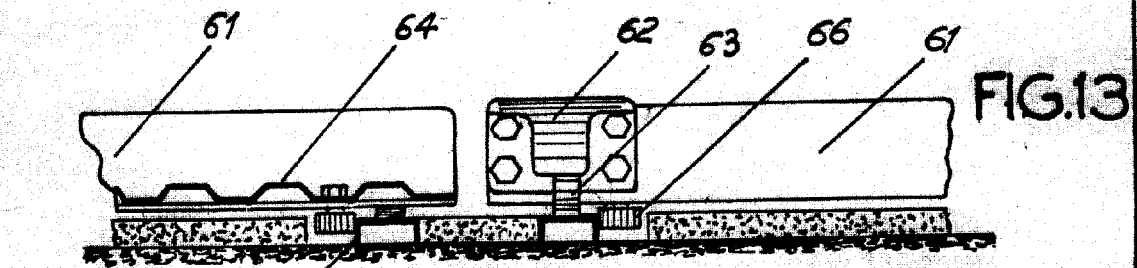
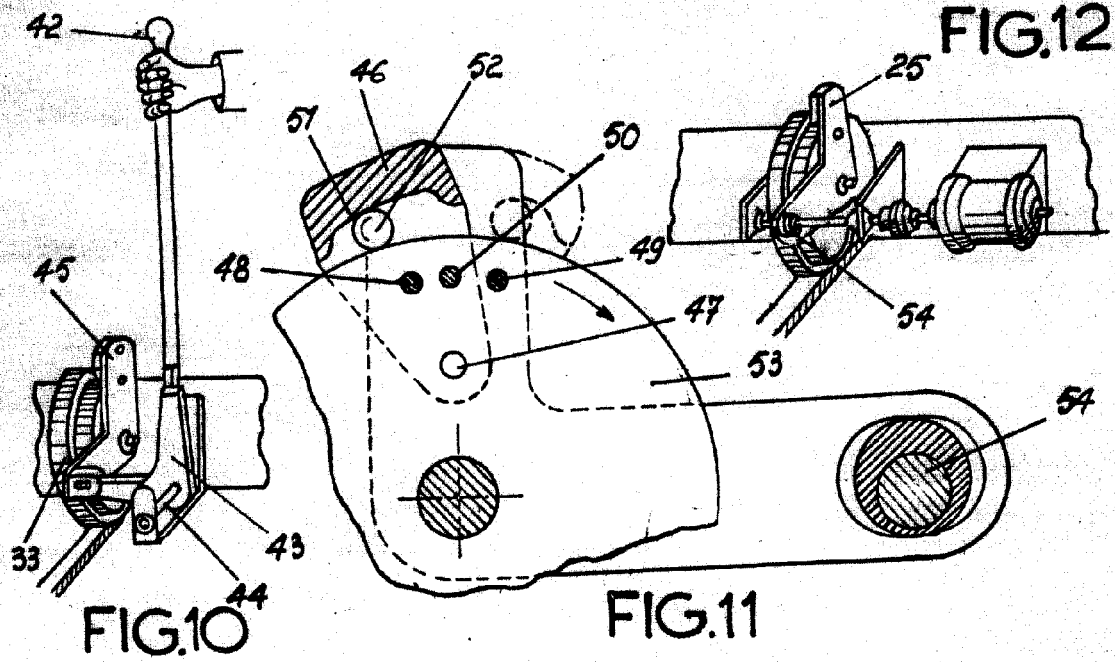
ESCALA VARIABLE
 Madrid, 7 abril 1.958.
 P. D.

Engrasador



ESP. L. VARIABILI.
 Madrid, 7 abril 1.959.
 P. E.

Euzenbae



ESCRITA VARIANTE.
 Madrid, 7 abril 1.958.
 EL AGENTE,
 S. P. A.

Euzenbale

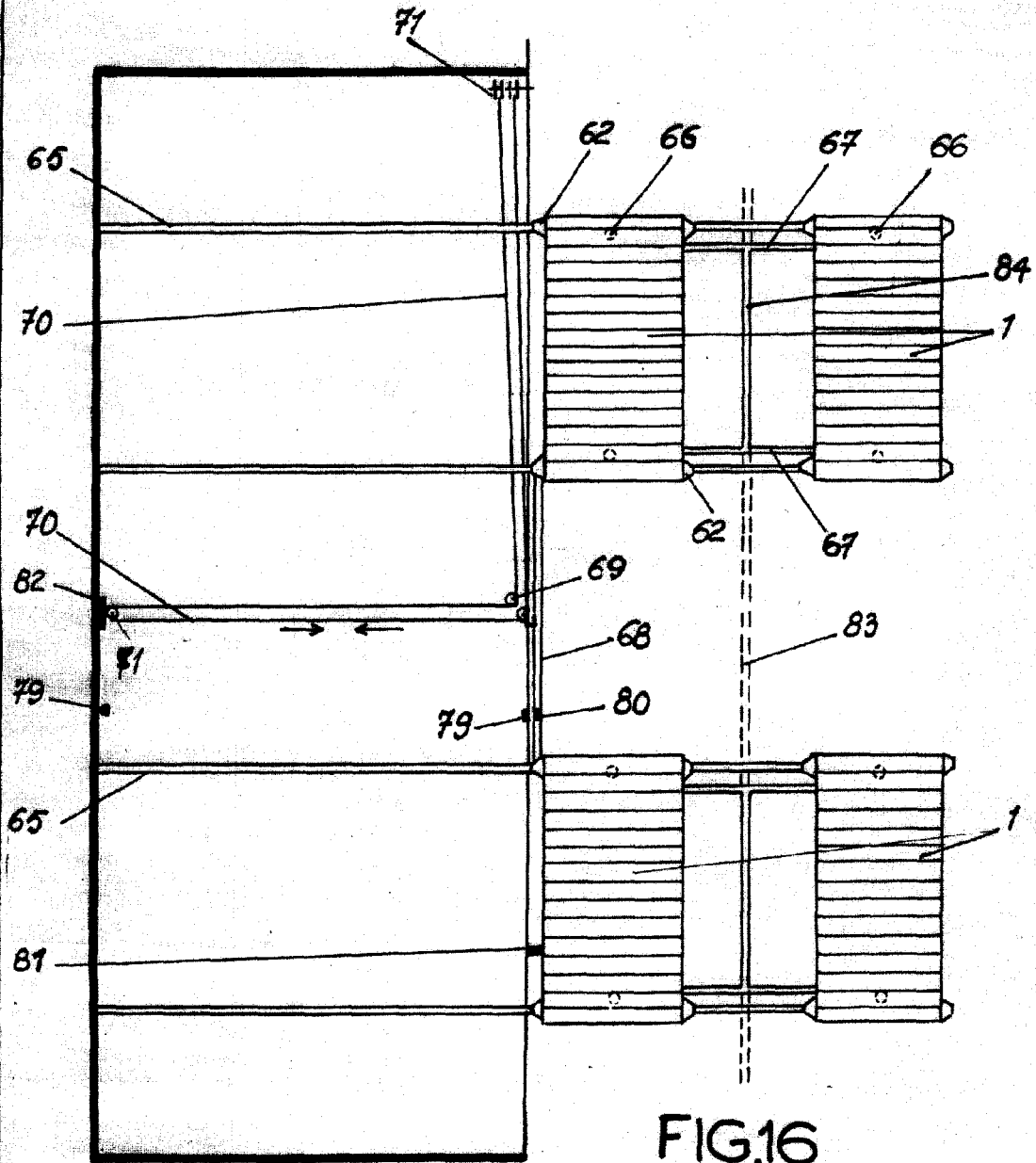


FIG.16

ESCALA VARIABLE
 Madrid, 7 abril 1.958.
 EL AGENTE,
 p. n.

Euzensae

FIG.18

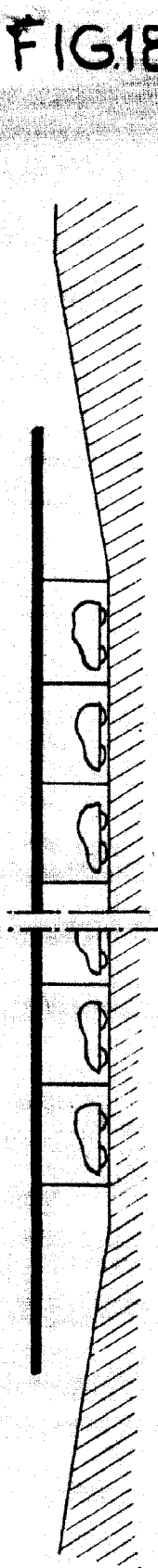


FIG.17

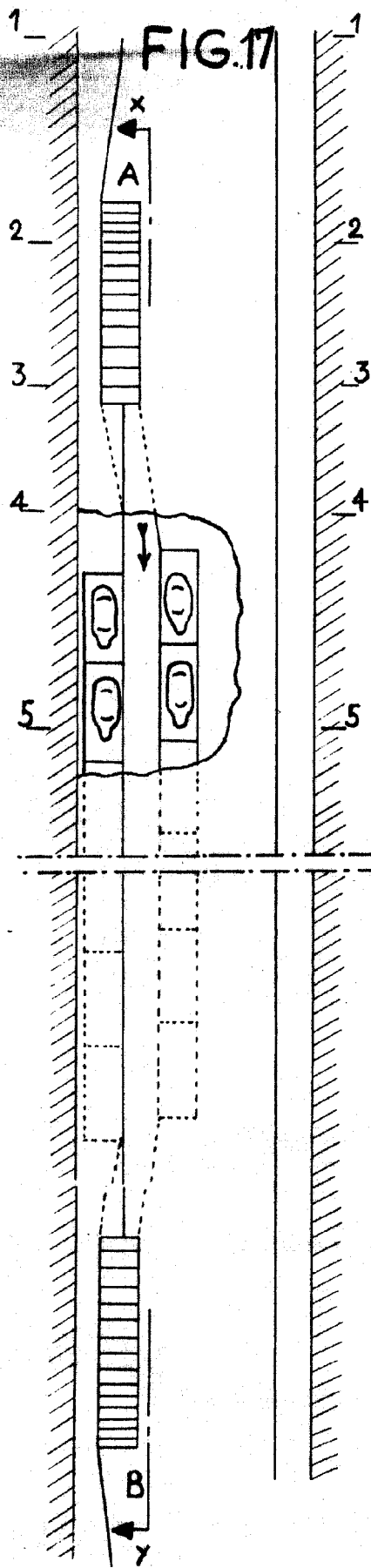


FIG.19

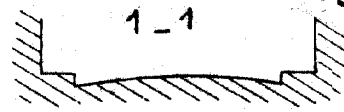


FIG.20

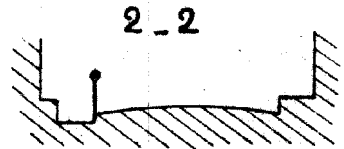


FIG.21

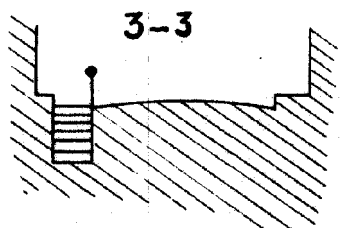


FIG.22

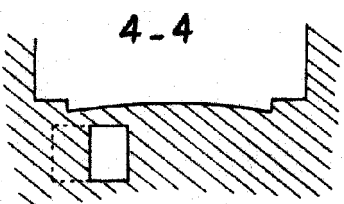
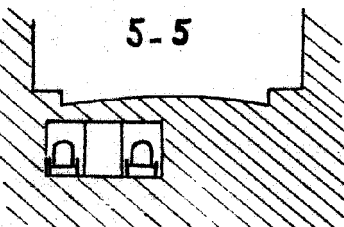


FIG.23



ESCALA VARIABLE
 Madrid, 7 abril 1.958.
 DEL AGENTE,
 P. P.

Luzeadae



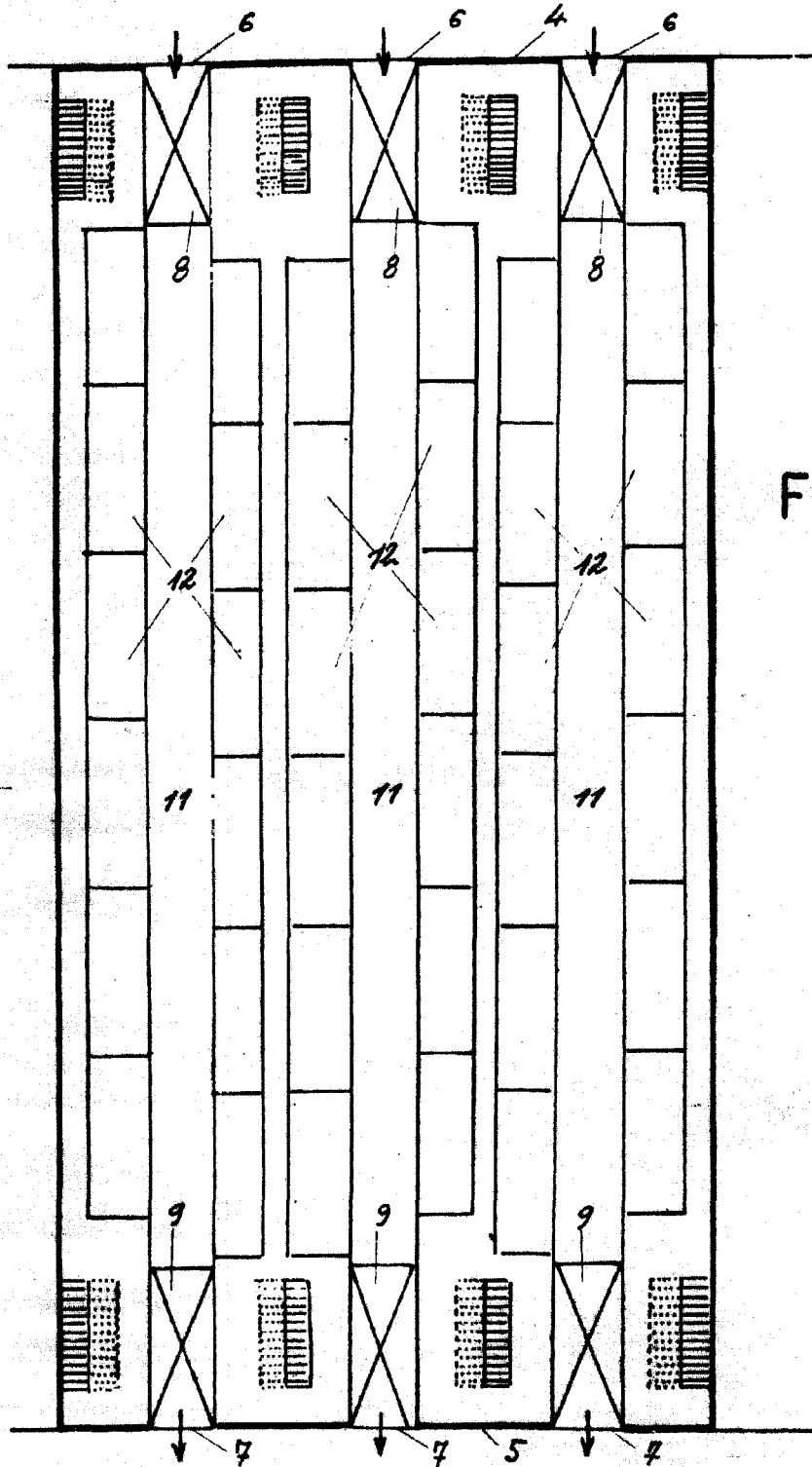


FIG.25

ESCALA VARIABLE
Madrid, 7 abril 1.968
E. AGUIRRE,
P.D.

Eunjeadae



FIG.24

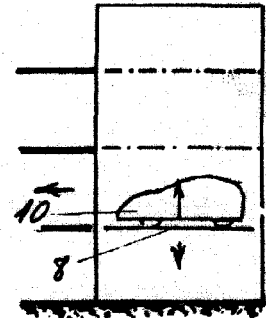
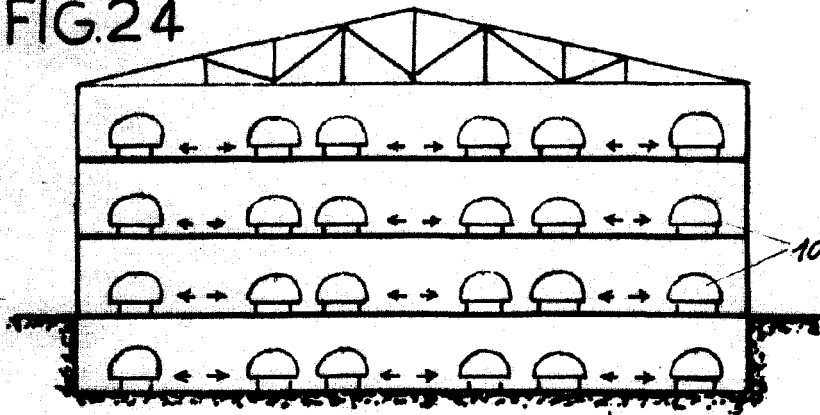
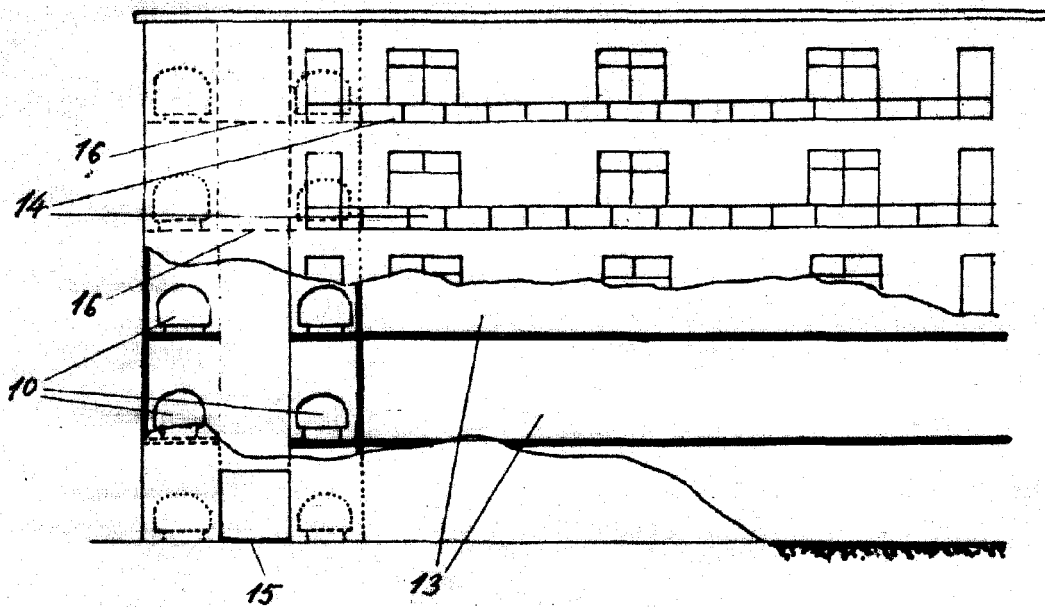


FIG.26

FIG.27

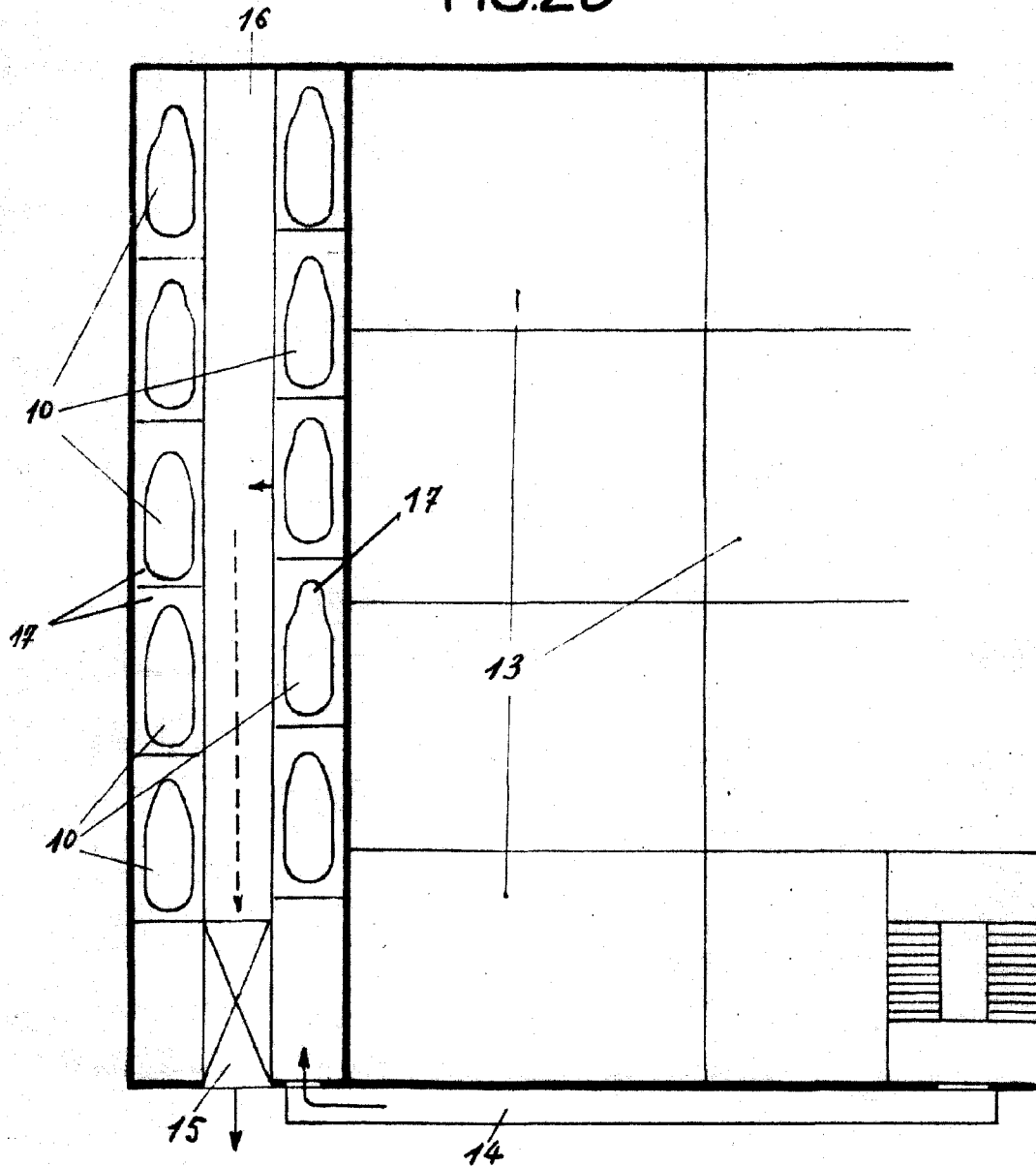


BOCALA VARIABE.
Madrid, 7 de abril 1.968.
P. P.

Euzen Sae s



FIG.28



BOGALA VARIANTE
Madrid, 7 abril 1.950
EL AGENTE,
p.p.

Euzumbay