



11 9374

6 FEB.

11 9374

MEMORIA DESCRIPTIVA

de un

MODELO DE UTILIDAD

por:

"DISPOSITIVO AUTOMATICO DE CONTROL PARA APARCAMIENTO DE VEHICULOS AUTOMOVILES"

Cuyo registro se solicita por VEINTE AÑOS, para todo el territorio nacional, a nombre y favor de Don PIERRE GROSPAS, residente en Montecarlo (Principado de Mónaco), Le Continental - Bloc C, nº 158.

=====

Sabido es que la reglamentación de aparcamiento por tiempo ilimitado para vehículos automóviles impone a los usuarios, cada vez que van a aparcar, la necesidad de utilizar su disco de control, poniéndolo debidamente en hora.

5

En la práctica, y a pesar del buen deseo que tengan los automovilistas de evitar una contravención, los servicios de control de aparcamientos registran todos los días numerosas infracciones del reglamento, infracciones que se deben, sencillamente, más bién a distracciones o a pérdidas del disco que a intentos deliberados de fraude sobre el horario previsto.

10

El presente modelo de utilidad tiene por objeto un dispositivo especialmente destinado a soslayar los inconvenientes que acabamos de apuntar, permitiendo realizar los aparcamientos sin preocupaciones de ningún género.

118374

- 5 FEB



15 De manera general, el dispositivo comprende, montados  
en combinación en el interior de una caja apropiada, un  
reloj de a bordo u otro mecanismo de arrastre cronométri-  
co, un disco indicador de etapas horarias, desplazables  
20 en rotación y axialmente dentro de un escondite fijo situa-  
do delante del propio disco, y un embrague electro-magné-  
tico o de cualquier otra clase interpuesto entre el cita-  
do reloj y el también mencionado disco indicador de etapas  
horarias.

25 Se han previsto medios, de una parte sobre el disco y  
de otra sobre una corona dentada solidaria del escondite  
fijo, para asegurar, tan pronto el coche se detiene, la  
posición e inmovilización del disco en función de la hora  
del reloj, o la determinada por otro mecanismo cronométri-  
co, y de las etapas horarias de aparcamiento reglamentadas,  
30 así como para llevar el disco, tan pronto el coche reanuda  
su marcha, a la posición correspondiente a la hora del re-  
loj.

Para mejor comprender el objeto del invento, vamos a  
describir seguidamente, a título de mera ilustración y  
35 sin carácter limitativo de ningún género, la forma idónea  
de realización tomada como ejemplo y representada en los  
dibujos anexos:

Las figuras 1 y 2 de los gráficos son vistas esquemáti-  
cas en perspectiva, mostrando, respectivamente, las caras  
40 posterior y anterior del ejemplo de realización escogido.

La figura 3 es una vista en planta del disco horario.

La figura 4 es una vista en perspectiva de la cara pos-  
terior del escondite y su corona dentada.

45 La figura 5 es una vista del dispositivo en corte por  
la línea V-V de la figura 2. Esta figura muestra la posi-  
ción del núcleo electro-magnético de embrague y del disco

110374 FEB.



de control sobre el cual va establecido, durante la fase de marcha del vehículo, cuando estos órganos son solidarios del mecanismo cronométrico.

50 La figura 6 es una vista en corte, análoga a la figura 5, mostrando la posición del disco y del núcleo electromagnético de embrague cuando se ha cortado el contacto (posición de aparcamiento).

55 La figura 7 es una vista similar a la figura 6, pero mostrando la posición de los órganos del dispositivo al final del aparcamiento, o sea en el momento en que el conductor restablece el contacto y el disco horario se pone automáticamente en hora.

60 Cifrándonos a los dibujos, vemos que el dispositivo, conforme al invento, lleva una caja (1) sobre el fondo de la cual, y por cualquier medio apropiado, se ha fijado un mecanismo cronométrico, como, por ejemplo, un reloj (2) clásico en cualquier panel de mandos.

65 Sobre el eje (3) de este reloj, va establecido un órgano de embrague (4) que presenta una rampa helicoidal (5) y está atravesado en su parte central por un taladro ciego (6) que recibe uno de los extremos de un resorte helicoidal (7), cuyo extremo contrario va alojado en un vaciado (8) realizado en el núcleo (9) de un electroimán (10) unido, por mediación de conductores (11), al contacto (12) de la puesta en marcha del vehículo, o bien a cualquier otro dispositivo interruptor independiente.

75 El núcleo (9) está solidarizado con una uñeta (13) que coopera con la rampa helicoidal (5) del órgano de embrague (4) más arriba mencionado. Sobre el extremo libre de este núcleo (9) va fijado el disco de control (14), el cual lleva inscritas sobre su cara externa las etapas horarias de aparcamiento, según los reglamentos en vigor (fi

11574



gura 3).

80 Este disco presenta, en su periferia, una segunda uñeta (15) que coadyuva con un dentado (16) realizado en una corona (17) solidarizada con el fondo (18a) de una tapa (18) que se adapta, de forma amovible, sobre la caja (1) contenedora del conjunto.

85 Como se observa en la figura 4, el paso de los dientes (16) es irregular y determinado en función de las etapas horarias en vigor. El fondo (18a) de la tapa sirve de escondite al disco (14) y presenta dos ventanillas (19) y (20) que hacen visibles las indicaciones horarias.

90 Conviene considerar que el montaje amovible de la tapa (18) sobre la caja (1) permite, caso de modificarse las reglas que regulan el aparcamiento, acceder al disco (14) para cambiar, eventualmente, las indicaciones horarias previstas en el mismo, sustituyendo el conjunto tapa-corona  
95 por otro cuyo dentado se acomode a las nuevas señales horarias que resulten de la modificación.

El dispositivo así constituido puede fijarse, indistintamente, en cualquier punto del coche, como, por ejemplo, sobre la cara interior del parabrisas, encima del cuadro  
100 de mandos o sobre el retrovisor, pero siempre, y en cualquier caso, de forma que las indicaciones horarias sean bien visibles desde el exterior por las escotaduras (19) y (20) y que la esfera del reloj se halle situada dentro del campo visual del usuario.

105 Fácil es de comprender el funcionamiento del dispositivo que ha quedado descrito:

Cuando el contacto (12) está cerrado (figura 5, vehículo en marcha), la uñeta (13) se desliza hasta el fondo de la rampa (5) bajo acción del electroimán (10) excitado  
110 por el cierre del circuito, haciendo que el núcleo (9) y

115372



115 el disco (14) se solidaricen con el eje (3) del reloj. En esta posición embragada, el resorte se encuentra comprimido entre el fondo de su alojamiento (6) en el órgano de embrague y el fondo de su alojamiento (8) en el núcleo (9). El disco (14) se encuentra, en ese mismo momento, arrastrado en rotación por el eje (3) del reloj (2).

120 Cuando el contacto (12) está abierto (figura 6, vehículo aparcado), el disco (14), impelido por el resorte (7) en cuanto el electroimán (10) deja de ser excitado, se encuentra junto al escondite (182) de la tapa y deja aparecer, a través de las ventanillas (19) y (20), las indicaciones de la etapa horaria determinada por la reglamentación en vigor en función de la hora de llegada, como, por ejemplo, desde las 11 horas 30 minutos hasta las 12 horas 30 minutos, etc.

125 El emplazamiento del disco se verifica, automáticamente, por deslizamiento de la uñeta (15) entre las caras de los dientes (16) de paso irregular.

130 En todos los casos, merced a la uñeta (15) y al paso apropiado del dentado (16), las indicaciones horarias quedan enmarcadas por las ventanillas (19) y (20).

135 El disco (14) conserva su posición hasta el momento de restablecerse el contacto. En ese instante, se pone automáticamente a la hora gracias al deslizamiento de la uñeta (13) hasta el fondo de la rampa helicoidal (5). La figura 7 muestra la forma en que esta función se realiza.

El modo de realización descrito será susceptible de modificaciones sin que el objeto se salga del marco del invento.

140 La apertura y cierre del circuito de encendido del motor, que asegura el funcionamiento del dispositivo conforme al invento, pueden ser asegurados mediante un contac-

110374



tor independiente de la llave de contacto habitual.

145 Sea cualquiera su forma de realización, el dispositivo  
objeto de este modelo ofrece, en esencia, las siguientes  
ventajas:

150 a) Elimina totalmente la enojosa cuestión de tener que  
estar pendiente del disco. Al usuario le consta, de una  
vez para siempre, que su disco, fijo indefinidamente, se  
coloca automáticamente en posición reglamentaria cada vez  
que su vehículo se detiene.

155 b) Suprime toda posible discusión sobre el horario. La  
hora que marca el reloj es un testimonio irrefutable de  
buena fe, que impide, además, que se pueda falsear la ho-  
ra mediante posiciones fraudulentas del disco.

c) Garantiza la imposibilidad de pérdida del disco,  
puesto que va fijado rígidamente al propio vehículo, y

160 d) Es adaptable, sin dificultad, a las diferentes re-  
glamentaciones de horario que se puedan prever para regu-  
lar los aparcamientos.

N O T A

Se reivindican los términos que a continuación se defi-  
nen:

165 1.- Dispositivo automático de control para aparcamien-  
to de vehículos automóviles, caracterizado por comprender  
una caja para contención del conjunto en cuyo fondo, y  
por cualquier medio de sujeción adecuado, se fija un meca-  
nismo de arrastre cronométrico, con preferencia un reloj  
170 de a bordo, sobre cuyo eje va establecido un órgano de  
embrague que, provisto de una rampa helicoidal, está atra-  
vesado en su parte central por un taladro ciego que reci-  
be uno de los extremos correspondientes a un resorte, tam-  
bién helicoidal, que lleva alojado su extremo opuesto en

110374

e 5 FEB



175 en un vaciado practicado en el núcleo de un electroimán,  
 el cual se une por medio de conductores al contacto de la  
 puesta en marcha del vehículo, contacto que es suscepti-  
 ble de sustitución por cualquier otro interruptor indepen-  
 diente.

180 2.- Dispositivo, según el punto precedentes, caracteri-  
 zado porque el núcleo del electroimán aparece solidariza-  
 do con una uñeta que coopera con la rampa helicoidal del  
 órgano de embrague y que lleva fijo, en su extremo libre,  
 un disco de control en cuya cara externa van inscritas  
 las diferentes etapas horarias previstas en la reglamenta-  
 185 ción de aparcamiento vigente, presentando este mismo dis-  
 co en su periferia una segunda uñeta que coadyuva a la  
 acción de un dentado verificado en una corona que es soli-  
 daria con el fondo de una tapa adaptable, de manera amovi-  
 ble, sobre la caja alojadora del conjunto.

190 3.- Dispositivo, según anteriores puntos, caracteriza-  
 do porque el paso de dientes de la corona es irregular y  
 viene determinado en función de las etapas horarias, ha-  
 biéndose previsto la tapa para servir de escondite al dis-  
 co, provista de dos ventanillas o escotaduras que hacen  
 195 visibles las inscripciones de aquel y facultada, por su  
 propia condición amovible, para acceder al repetido dis-  
 co y variar eventualmente las señales horarias, en cuyo  
 caso se sustituye el juego tapa-corona por otro cuyos  
 dientes se acomodan igualmente a las nuevas indicaciones  
 200 horarias resultantes de la modificación.

4.- DISPOSITIVO AUTOMATICO DE CONTROL PARA APARCAMIENTO DE VEHICULOS AUTOMOVILES.

Todo conforme ha quedado descrito en la presente Memoria, la cual consta de OCHO HOJAS mecanografiadas por

8  
118374

5 FEB



205

una sola cara, foliadas y dibujos reglamentarios que se acompañan.

Madrid, - 5 FEB. 1966

*Sanjurjo*

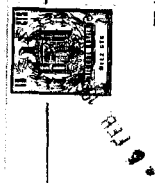


FIG. 1

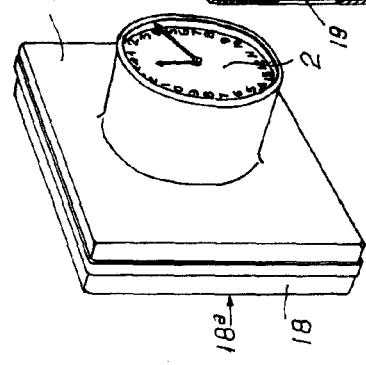


FIG. 5

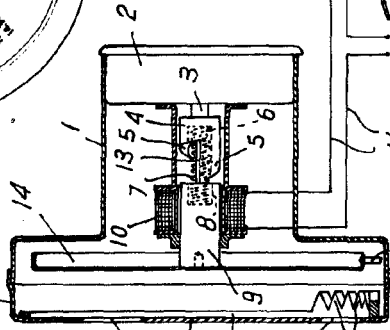


FIG. 2

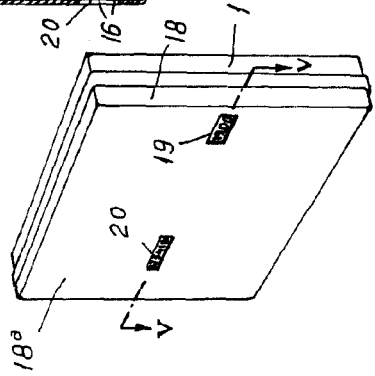


FIG. 3

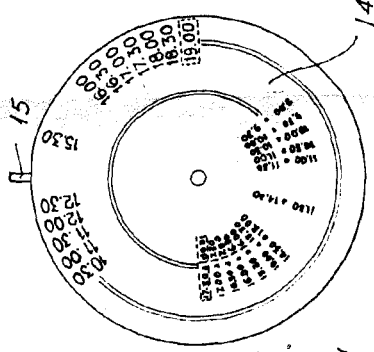


FIG. 6

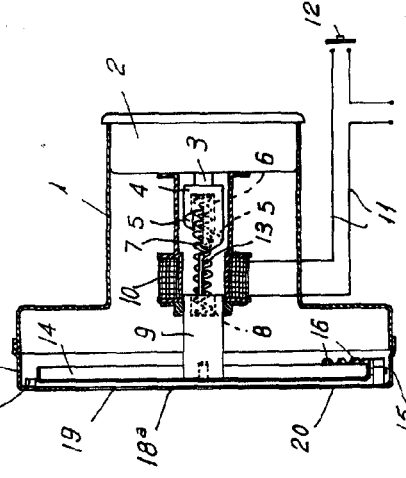


FIG. 4

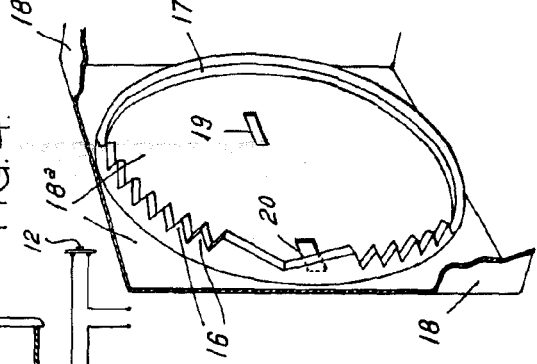
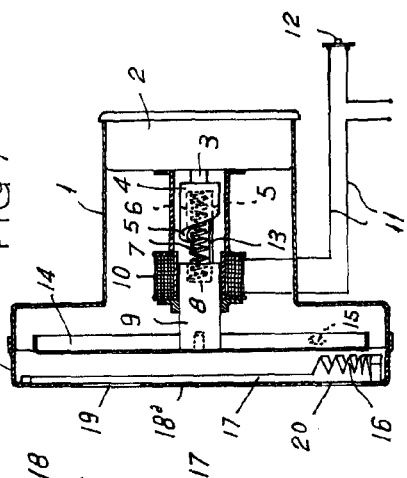


FIG. 7



Madrid. 5 FEB. 1966

ESCALA VARIABLE.