

PATENTE DE INVENCION

=====

264341

264341

MEMORIA DESCRIPTIVA

Y

PLANOS

=====

PATENTE DE INVENCION

=====

264341

25



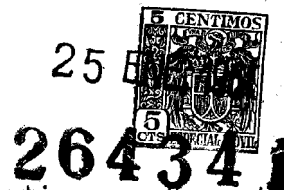
MEMORIA DESCRIPTIVA

Sobre:

"DISPOSITIVO AUTOMATICO PARA EL CONTROL DEL ESTACIONA-
MIENTO DE VEHICULOS"

Solicitantes: D. Alfred Louis GUIDONI, domiciliado en
76 Boulevard Sérurier, PARIS, (Francia)
D. Pierre FOURNIER, domiciliado en 84 Avenue
Galliéni, JOINVILLE, Seine (Francia), y
D. Pierre Charles Maurice MARUCCO, domici-
liado en 13 Rue de Lille, PARIS (Francia),
todos de nacionalidad francesa.-

Inventor: Los solicitantes.-



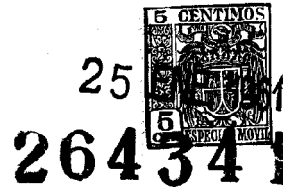
Las disposiciones administrativas referentes al estacionamiento de vehículos privados en las grandes ciudades proveen también con frecuencia la colocación de un dispositivo llamado disco que da la hora de llegada del vehículo al sitio del estacionamiento y la hora en que el mismo debe dejar libre este emplazamiento.

Desgraciadamente muchos conductores distraídos o preocupados no colocan este disco, indican mal la hora de llegada o, incluso aún habiendo efectuado correctamente estas maniobras, se olvidan de colocar este aparato en una posición que permita el control cómodo de las horas de llegada y de salida de los empleados encargados de este servicio. Estos dan lugar a procedimientos judiciales numerosos, no por que los usuarios no hayan respetado el término del estacionamiento concedido por las disposiciones, si no por no haber cumplido con las condiciones impuestas por las mismas.

La presente invención remedia estos inconvenientes diversos muy molestos, por medio de un disco de estacionamiento automático que no exige ninguna atención por parte del conductor del vehículo y que, sin embargo, es muy sencilla y permite un precio que la hace interesante.

Este aparato poco voluminoso puede colocarse detrás del parabrisas, o en un cristal lateral, de manera que no moleste al conductor y pueda ser fácilmente legible desde el exterior, facilitando así el trabajo de los empleados encargados del control.

Conforme a la invención, el dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos comporta un soporte perforado por dos aberturas delante de las cuales



30. aparecen las horas de llegada y de salida del vehículo sobre dos discos montados detrás del soporte, estos discos están controlados por un órgano motor sometido al control del reloj colocado en el vehículo.
- Otras características de la invención se desprenden de la descripción detallada que sigue.
35. En los adjuntos dibujos se representan a título de ejemplos no limitativos formas de realización de la invención.
- La figura 1 es una vista lateral del disco de es
40. tacionamiento.
- La figura 2 es un corte según la línea II-II de la figura 1.
- La figura 3 es una vista frontal del disco de estacionamiento.
45. La figura 4 es una vista en perspectiva, en gran escala, de una parte del mecanismo del disco automático.
- La figura 5 es una vista esquemática del circuito eléctrico del disco.
- La figura 6 es una vista lateral de los diferen-
50. tes órganos mecánicos del disco.
- La figura 7 es una vista según la línea VII-VII de la figura 6.
- La figura 8 es una vista según la línea VIII-VIII de la figura 6.
55. La figura 9 es un alzado frontal del disco de estacionamiento del que se ha quitado el carter protector.
- La figura 10 es un alzado frontal del mecanismo del disco y de la cara delantera del reloj, del que se han quitado el cuadrante y las agujas.



60. La figura 11 es un corte por la línea XI-XI de la figura 10.
- La figura 12 es el esquema eléctrico del disco de estacionamiento.
- El disco automático de estacionamiento se compone esencialmente de una placa 1 de forma cuadrada, cuya cara delantera (representada en la figura 3) está atravesada por una lumbrera o ventana triangular 2 a través de la cual se pueden leer las horas de llegada, mientras que una ventana rectangular 3 permite leer la hora de salida. Estas expresio-
65. nes serán también explicadas junto con el funcionamiento de este disco automático. Un puente 4, que forma soporte, está montado formando una diagonal de la placa 1. Un gran disco 5 (del que se ha representado la cara delantera en la figura 8) está montado directamente detrás de la placa 1, este disco está soportado por un árbol 6 reposando en un apoyo solidario del puente 4. Dos piñones 7, 8 montados uno sobre el árbol 6, en la parte delantera del disco 5 y el otro sobre un árbol 9 montado en un palier solidario de la placa 1, permiten fijar el disco 5 a un segundo disco 10 (cuya cara
70. delantera está representada en la figura 7) que da las horas de llegada. La cara posterior del disco 5 lleva una línea de tetones 11 dispuestos según una espiral regular, estando estos tetones por el contrario irregularmente separados, más juntos los situados en la parte interior de la espiral,
75. y más distanciados a medida que se abre la espiral.

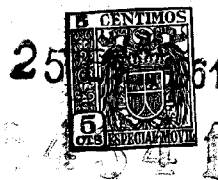
80. Como se ve en la figura 1, un mecanismo eléctrico de relojería 12 arrastra por medio de su eje de salida 13, a un eje intermedio 14 cuya parte posterior está provista de un manguito 14a. Una excéntrica 15, cuyo perfil se ve



264341

90. particularmente en la figura 2 va montada sobre el eje 14 que se encuentra de esa manera arrastrado por el movimiento de relojería de 12. El extremo delantero del eje 14 reposa sobre el extremo posterior del eje 6, pero sin que exista unión rígida entre ambos, así uno de esos ejes puede girar
95. sin que lo haga el otro.
- El perfil de la excéntrica 15, lleva dos zonas dentadas sensiblemente opuestas con relación al eje 14, estando estos dientes separados de manera que la distancia que separa a los dos dientes sea igual a una media hora, mientras que
100. las dos partes lisas, que también se encuentran sensiblemente opuestas con relación al eje 14, corresponden una al tiempo de neutralización de la hora de comer y la otra al tiempo de neutralización que separa el final de la tarde del comienzo de la mañana siguiente. Un brazo articulado 16, mantenido
105. por el puente 4, presenta en su extremo 16a un dedo 17 destinado a cooperar con la excéntrica 15. Un resorte 18 fijado entre un segundo dedo 19 del brazo 16 y un punto fijo 20 solidario del puente 4, mantiene firmemente en contacto el dedo 17 contra la excéntrica 15. Dos guías-soportes 21, 22 solidarias del brazo 16 pasan a través de las ventanas 23, 24 practicadas en la lámina 25, dispuesta paralelamente al brazo 16 y terminada en 25a por una pestaña doblada 26 destinada a entrar en contacto de tope con los tetones 11 del gran disco 5. Un resorte 27, unido a un saliente 27a solidario de la lámina
110. 25 y a la columna-guía 21, tiende a hacer moverse a la lámina
115. 25 en sentido contrario a la flecha F_1 (fig. 4).

El disco 5, que está dentado en su periferia, no puede girar en sentido contrario a la flecha F_2 (fig. 2) por



120. impedirlo una uñeta mientras que es arrastrado por un dispositivo de escape 29 controlado por un electroimán 30.

En la figura 5, se representa el circuito eléctrico del conjunto en el que el movimiento de relojería 12, que es alimentado por corriente continua por la batería del vehículo, arrastra sincronizadamente a la excéntrica 15.

125. Por el contrario, el escape 29 controlado por el electroimán 30 con una armadura 30a tiene controlada su alimentación por una parte, por medio del contacto motor del vehículo que forma un interruptor general y, por otra, por medio de un interruptor 31 cuyo cierre es provocado por el deslizamiento

130. en el sentido contrario a la flecha F_1 (Fig. 4) bajo la acción del muelle 27. Este deslizamiento tiene lugar cuando la parte doblada 26 no está en contacto con un tetón 11 solidario del gran disco dentado 5. La alimentación de la bobina del electroimán 30 se hace a través de un condensador 32 y la llamada (o atracción) de la armadura del electroimán 30 solidario del escape 29 no tiene lugar más que en el momento de descarga de ese condensador 32.

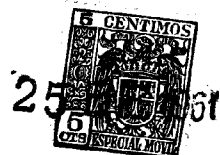
135. El funcionamiento del disco de estacionamiento automático es el siguiente:

140. La rotación continua de la excéntrica 15 provocada por el mecanismo de relojería 12 tiene por efecto hacer saltar una muesca de esta excéntrica 15 al dedo 17 cada media hora y, de esta manera, el brazo 16 arrastra la lámina 25 en un movimiento de vaivén centrado alrededor de la articulación del brazo 16.

145. Los discos 5 y 10 solidarizados entre sí mediante los piñones 7, 8 están montados de manera que hagan aparecer



- en las lumbreras 2 y 3 horas correspondientes al reglamento de este estacionamiento, que, por ejemplo, puede ser
150. un estacionamiento autorizado a un máximo de 1 h 30. Mientras el vehículo anda y su motor gira, la alimentación del escape está asegurada porque el contacto que forma el interruptor general está cerrado. Cuando la lámina 25 no está en contacto a tope con uno de los tetones 11 dispuestos en
155. espiral detrás del gran disco 5, el interruptor 31 se cierra y la bobina del electroiman 30 es alimentada. El escape funciona y el disco 15 es arrastrado en rotación con intermitencias hasta el momento en que, por el giro del disco 5, uno de los tetones 11 entra en contacto con la parte doblada
160. 26 de la lámina 25 que es entonces empujada en el sentido de la flecha F_1 (fig. 4). Este movimiento provoca la apertura del interruptor 31 y la detención inmediata de la alimentación de la bobina del electroimán 30 del escape 29. En este preciso instante, los discos 5 y 10 han girado de
165. manera que se encuentren decalados uno con relación a otro por un lapso de tiempo igual al máximo de 1 h 30 (tiempo autorizado de estacionamiento) y el conjunto del disco automático de estacionamiento quedará parado durante una media hora como máximo, tiempo durante el cual la excéntrica 15
170. arrastrada por el movimiento de relojería efectuará una rotación igual a un diente; en este momento, el dedo 17 solidario del brazo 16 caerá de nuevo en el diente siguiente haciendo efectuar cierta rotación al conjunto de brazo 16 y lámina 25. Esta última será entonces separada del tetón 11
175. considerado solidario del gran disco dentado 5; el muelle 27 hará entonces resbalar a la lámina 25 en el sentido contrario a la flecha F_1 (fig. 4), el interruptor 31 se cerrará



264341

180. y, como el vehículo está siempre en marcha, el escape 29
funcionará hasta el momento en que otro tetón 11 (que es el
tetón 11 siguiente con relación al precedente) hace resba-
lar de nuevo a la lámina 25 en el sentido de la flecha F₁
abriendo el interruptor 31. El escape, al hacer girar el
disco 5, arrastra al mismo tiempo al disco 10 y de nuevo
aparecen, delante de las ventanas 2 y 3, indicaciones de
185. horarios separadas como máximo de una hora y media corres-
pondiente al tiempo de estacionamiento.

190. Si el conductor para en este momento su vehículo,
la alimentación del escape se encuentra abierta de nuevo
por el interruptor general constituido por el contacto del
motor. El disco automático queda preparado, indicando exac-
tamente la hora de llegada (con un desajuste como máximo
de 30 minutos) y la hora de salida obligatoria (esta hora
dada con exactitud). Cuando arranque el vehículo, el disco
de estacionamiento automático se vuelve a colocar en buena
195. posición por que la excéntrica 15 ha sido arrastrada per-
manentemente por el movimiento de relojería 12. Las dos
partes no dentadas de la excéntrica 15 corresponden, por
una parte, al período de neutralización comprendido entre
11 h. 30 m y 14 h, 30 m y, por otra parte al tiempo de neu-
200. tralización comprendido entre 19 h y 9 h de la mañana si-
guiente.

205. En la figura 9, el disco de estacionamiento está
esencialmente constituido por una placa 101 que forma la
armadura, y que lleva en su zona media dos ejes 102, 103
sobre los que pueden girar dos anillos 104, 105 llevando
cada uno un disco 106, 107 cuya periferia exterior está
dentada. Dos pinzas elásticas 108, 109 están enganchadas

25



264341

en las extremidades de los ejes 102, 103 para mantener los anillos 104, 105 y los discos 106, 107. Dos cojinetes 110, 210. 111 fijos sobre la placa 101, sostienen un eje 112 sobre el cual están colocados dos tornillos tangentes 113, 114 actuando sobre los dientes que lleva la periferia de los discos 106, 107. El eje 112 está unido por una transmisión 115 al eje de salida 116 de un motor eléctrico 117. Un electroimán 215. 118 está fijado detrás de la placa 101 y controla un interruptor 119 colocado en el circuito de alimentación del motor 117 (fig. 12).

El anillo 105 lleva un frotador 120 que entra cada vuelta en contacto con los plots 121, 122, 134 aislados unos 220. de otros. Una corona 135, que lleva los plots 121 a 134, es mantenida por las patas 136, 137 sobre la placa 101. Un capot o carter 138 está normalmente enganchado sobre la placa 101 de manera que oculte el mecanismo descrito anteriormente, este capot presenta sin embargo dos aberturas 139, 225. 140 alineadas sensiblemente según el eje horizontal delimitado por los ejes 102, 103. Las horas de llegada y de salida aparecen normalmente en estas aberturas 139, 140 cuando el disco de estacionamiento está funcionando.

El reloj 141 lleva, detrás del cuadrante y de las 230. agujas que han sido retiradas a fin de facilitar la comprensión (fig. 10), una corona 142 sobre la cual son fijados sectores 143, 144, 156 aislados unos de otros y sobre los que roza una paleta 157 solidaria de un cubo de rueda 158 arrastrado en sincronización con la aguja de las horas del 235. reloj. La paleta 157 está unida por un conductor 159 a una masa M_1 ; asimismo, el motor 117 está unido por un conductor

25



264341

240. 160 a una masa M_2 (fig. 12). El generador S designa por ejemplo la batería de acumulador del vehículo automóvil sobre el que está montado el disco, mientras que 161 designa el interruptor general del vehículo llamado "contacto" que permite la puesta en tensión del circuito de encendido del motor del vehículo. El mecanismo del reloj es alimentado desde el generador por un circuito no representado.

245. Los sectores 156 y 149, que son mucho más grandes que los otros sectores 143 ó 148 y 150 a 155, representan los tiempos de temporización comprendidos entre 11 h y 14 h 30 m, así como los comprendidos entre 19 horas (por la tarde) y 9 h de la mañana siguiente (estos horarios son los adoptados en Francia en la mayoría de las ciudades).

250. Cuando el vehículo está detenido y el interruptor general 161 está abierto, el electroimán 118 no está bajo tensión y lo mismo pasa con el motor 117. El reloj 141 indica la hora de permanencia y arrastra así la paleta 157. Desde que el conductor del vehículo pone en marcha el motor del mismo, cierra el interruptor general 161, lo que
255. tiene por objeto permitir la llegada de corriente hasta el electroimán 118 y hasta el motor 117 si el interruptor 119 está cerrado (posición representada en trazos punteados).

260. Los discos 106 y 107 están montados de manera que hagan aparecer en las aberturas o lumbreras 139-140 de las horas correspondientes al reglamento de estacionamiento, que puede ser por ejemplo, un estacionamiento autorizado hasta un máximo de una hora y media.

Si la paleta 157 llega sobre el plot 134, cuando



264341

265. el frotador 120 está sobre el plot 134, por ejemplo, el electroimán 118 unido al frotador 120 por el conductor 162 no es puesto bajo tensión porque el plot 134 está unido por un conductor 163 al sector 156. La paleta 157 no asegura, pues, la unión hacia la masa M_1 para el electroimán 118
270. que no atrae a su armadura móvil. El interruptor 119 está, pues, cerrado, y el motor 117 es alimentado desde el generador S por intermedio del interruptor general 161, del conductor 164, del interruptor 119, del conductor 165 y cierra su circuito de alimentación sobre la masa M_2 por intermedio
275. del conductor 160. La rotación del motor 117 arrastra la rotación del eje 112 y los tornillos tangentes 113, 114, girando, arrastran los discos 106, 107. El frotador 120 es arrastrado al mismo tiempo que el disco 107 y muy rápidamente llega sobre el plot 121. Desde este momento el circuito de
280. alimentación del electroiman 118 está cerrado hasta la masa M_1 por intermedio del conductor 162, del frotador 120 del plot 121, del conductor 166, del sector 143, de la paleta 157 y del conductor 159. El electroimán 118 atrae a su armadura móvil que abre el interruptor 119; el motor 117 se
285. detiene y los discos 106 y 107 quedan en posición correcta, indicando uno la hora exacta en una media hora después (disco 6) y la otra la hora en que el vehículo debería dejar de estar en el estacionamiento, y el tiempo que separa ambas indicaciones puede ser, por ejemplo, el tiempo máximo de
290. una hora y media.

Si durante todo ese tiempo, el vehículo anda, el reloj 141 continua indicando la hora y enseguida la paleta 157 pasa del sector 143 al sector 144. Hay, sin embargo,



264341

295. una pequeña interrupción, la que provoca la abertura de los circuitos de alimentación del electroimán 118, el cierre del interruptor 119, la puesta en tensión del motor 117, que gira y que lleva a los discos 106, 107, a su nueva posición, indicando uno aproximadamente la hora exacta una media hora después, el otro la hora a la que normalmente el vehículo
300. debe cesar de estar en el estacionamiento. Desde que la paleta 157 está sobre el sector 144 y el frotador 120 llega al plot 122, el electroimán 118 vuelve a entrar en contacto con la masa M_1 por intermedio del conductor 162, del frotador 120 del plot 122, del conductor 167 y del sector 144,
305. de la paleta 157, del conductor 158. El electroimán excitado atrae a su armadura, abre el interruptor 119 y el motor 119 se detiene.

- Ello sucederá igualmente cada vez que la paleta 157 cambie de sector, porque el sector 145 está unido por
310. un conductor 168 al plot 123, el sector 146 por un conductor 169 al plot 124, el sector 147 por un conductor 170 al plot 125, el sector 148 por un conductor 171 al plot 126, el sector 149 por un conductor 172 al plot 127, el sector 150 por un conductor 173 al plot 128, el sector 151 por un
315. conductor 174 al plot 129, el sector 152 por un conductor 175 al plot 130, el sector 153 por un conductor 176 al plot 131, el sector 154 por un conductor 177 al plot 132 y el sector 155 por un conductor 178 al plot 133.

- Si el conductor detiene en un momento cualquiera
320. su vehículo, al abrirse el interruptor general 161, el disco automático queda preparado indicando exactamente la hora de llegada (con una aproximación mínima de 30 minutos) y la



264341

hora de salida obligatoria (esta hora se da exactamente).
325. Cuando el vehículo arranca nuevamente, el disco de estacionamiento automático se vuelve a poner en buena posición, como ya se ha explicado anteriormente, puesto que el reloj ha sido arrastrado permanentemente, no siendo distinta su alimentación de la alimentación del disco automático.

330. Bien entendido, que el ajuste entre la hora de llegada y la hora de salida puede ser una cualquiera distinta de la explicada anteriormente, que solamente ha sido aceptada en general en las grandes ciudades francesas, pero basta con poner discos 5, 10, 106 y 107 conformes al reglamento en vigor, para establecer un disco automático conforme a cualquier otro reglamento de estacionamiento, no siendo, probablemente, necesario cambiar el perfil de la excéntrica 15 porque, normalmente, este perfil suelta cada media hora el escape 29, pudiendo considerarse la media hora como un mínimo de duración del estacionamiento; pero si el mínimo de
335. estacionamiento autorizado es de quince minutos, el perfil de la excéntrica 15 se modifica de manera que el escape 29 sea soltado cada quince minutos.
340.

N O T A

345. La Patente de Invención que se solicita en España por veinte años según la vigente Legislación, con prioridad de las patentes francesas N^o P.V. 816.617 de 25 de enero 1960, y N^o P.V. 845.657 de 1^o Diciembre de 1960, deberá recaer sobre: "DISPOSITIVO AUTOMATICO PARA EL CONTROL DEL ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS", según las siguientes,

350. R E I V I N D I C A C I O N E S

1^a.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, caracterizado porque lleva un



26434 i

soporte (1, 101) atravesado por dos aberturas (2, 3 y 139, 140) delante de las cuales aparecen las horas de llegada y de salida del vehículo llevadas por dos discos (5, 10 y 106, 107) montados detrás del soporte, estando estos discos controlados por un órgano motor sometido al control del reloj del vehículo.

355. 2ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según anterior reivindicación, caracterizado porque lleva una placa 1, sobre la parte de atrás de la cual está fijo un puente soporte 4 dispuesto sensiblemente en diagonal, estando esta placa atravesada por dos aberturas (2, 3) delante de las cuales aparecen las horas de llegada y de salida del vehículo llevadas por dos discos (5, 10) colocadas una detrás de otra y controladas una por un escape 29 y la otra por el primer disco de una transmisión apropiada, una excéntrica 15 arrastrada mediante un movimiento de relojería 12 que provoca el desplazamiento de un dispositivo de sincronización pivotante que asegura, por una parte, 360. la alimentación eléctrica del escape y, por otra, la detención de los discos indicadores de las horas de llegada y de salida.

375. 3ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según 2ª reivindicación, caracterizado porque se interpone un juego de engranajes (7, 8) entre el disco que da la hora de llegada 10 y el disco que da la hora de salida 5.

380. 4ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según 2ª reivindicación, caracterizado porque la excéntrica 15 dividida en cuatro grandes sectores permite indicar las horas de estacionamiento durante

25



64341

una mañana, la zona de temporización durante la comida, las horas de estacionamiento durante la tarde y la zona de temporización durante la noche.

385. 5ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según 2ª reivindicación, caracterizado porque el dispositivo de sincronización colocado entre la excéntrica de atrás y los discos que dan la hora de llegada y de salida está constituido por un brazo pivotado 16 cuyo extremo lleva un dedo 17 en contacto con la excéntrica horaria 15 y además una lámina deslizante 25 montada sobre soportes-guías (21, 22) de forma que el extremo doblado 26 de esta lámina coopera con los tetones 11 dispuestos convenientemente sobre la cara posterior del disco 5 que da las horas de salida.

395. 6ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según reivindicación 2ª, caracterizado porque el circuito de alimentación del escape 29 que arrastra en rotación al disco de salida 5 está controlado por medio del interruptor general del vehículo y por un interruptor 31 cuya apertura y cierre están provocados además por el dispositivo de sincronización colocado en la excéntrica horaria y los discos de llegada y de salida.

405. 7ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según 1ª reivindicación, caracterizado porque una placa 101 lleva dos ejes (102, 103) sobre los que pueden girar los discos (106, 107), uno de los cuales indica las horas de llegada y otro las horas de salida, estando la periferia de estos discos dentada para cooperar con dos tornillos tangentes (113, 114) montados sobre un mismo eje 112 que reposa en los paliers (110, 111) solidarios de la



264341

410. placa, siendo uno de los extremos del eje mencionado impulsado en rotación por un dispositivo apropiado 115 unido al eje de un motor eléctrico 117 cuyo circuito de alimentación esta controlado por un interruptor 119 maniobrado por un electroiman 118 y cuyo circuito de alimentación se abre y se
415. cierra por medio de un frotador 120 que se desplaza de plot en plot. y accionado por el motor eléctrico antes citado y una paleta 157 accionada por el reloj del vehículo y que se desplaza de sector en sector; estas últimas están montadas aisladas unas de otras sobre una corona colocada detrás del
420. cuadrante del reloj del vehículo.

8ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según reivindicación 7ª, caracterizado porque los sectores 143 a 156 colocados detrás del cuadro del reloj están unidos uno a uno por los conductores

425. a los plots 121 a 134 colocados detrás del disco 107 y que llevan las horas de final de estacionamiento, correspondiendo cada plot a una hora de salida.

9ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según 7ª reivindicación, caracterizado porque la paleta 157 se desplaza de sector en

430. sector detrás del cuadrante del reloj es accionada por el eje de las agujas de las horas de dicho reloj.

10ª.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según 7ª reivindicación, caracterizado porque el interruptor general del vehículo o "contacto"

435. está colocado entre la fuente de alimentación y los diferentes órganos eléctricos del disco automático de estacionamiento de control eléctrico.



264341

- 11^a.- Dispositivo automático para el control del
440. estacionamiento de vehículos, según reivindicación 7^a, caracterizado porque se interpone un control desmodrómico entre el motor 117 y el eje de rotación del frotador 120 y que se desplaza de plot en plot detrás del disco 107 en el que van las horas de final de estacionamiento.
445. 12^a.- Dispositivo automático para el control del estacionamiento de vehículos, según 7^a reivindicación, caracterizado porque un carter 138 recubre los dos discos horarios y está atravesado por dos hendiduras o ventanas 139, 140 alineadas con objeto de que se vea la hora aproximada de llegada
450. del vehículo y la hora exacta en que termina el estacionamiento del vehículo.

13^a.- "DISPOSITIVO AUTOMATICO PARA EL CONTROL DEL ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS".

Según queda sustancialmente descrito en la presente memoria que consta de diecisiete hojas escritas a máquina por una sola cara, acompañada de sus correspondientes dibujos.

Madrid, 25 de Enero 1961.-

D. ALFRED LOUIS GUIDONI,
D. PIERRE FOURNIER, y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO,
P.P.

~~FRANCISCO GARCIA GABRERIZO~~

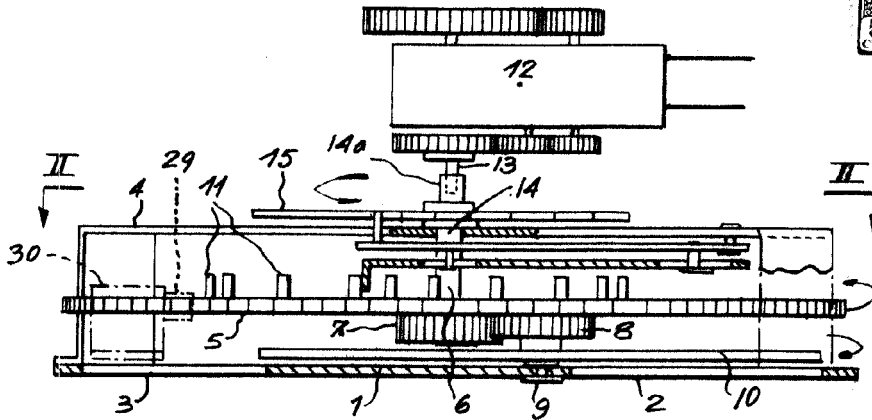
~~P. P.~~

D. ALFRED LOUIS GUIDONI
D. PIERRE FOURNIER, y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO

HOJA 1 (5 HOJAS)

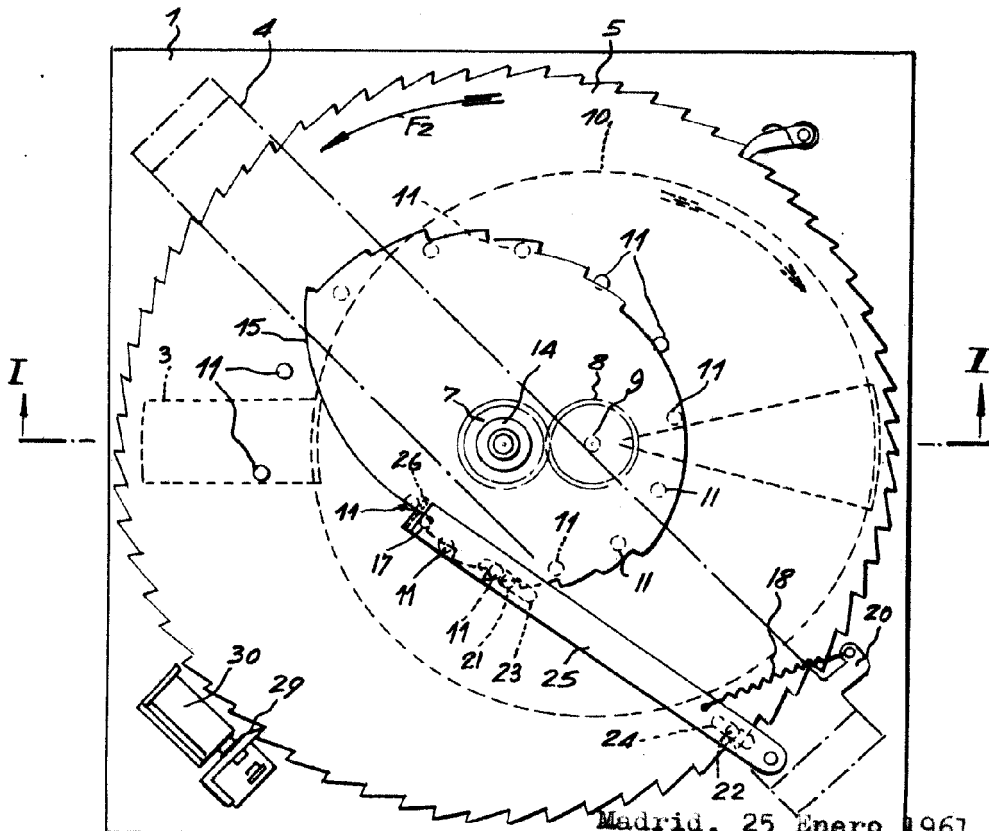
Fig.1.

25



26434

Fig.2.



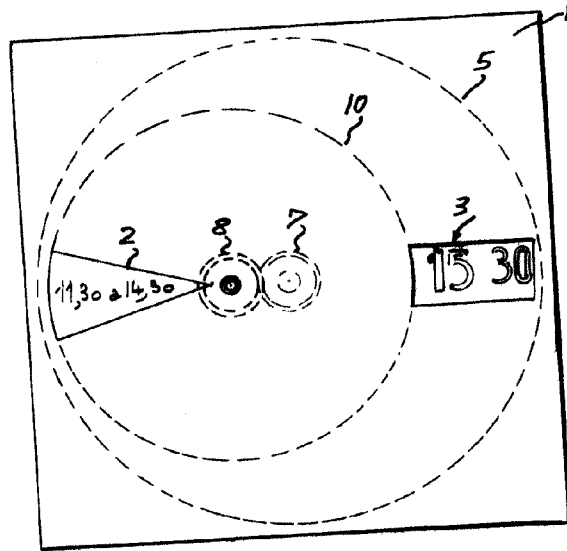
Madrid, 25 Enero 1961
D. ALFRED LOUIS GUIDONI,
D. PIERRE FOURNIER, y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO,
P.P.

FRANCISCO GARCIA GABRIEL

M. D. R.

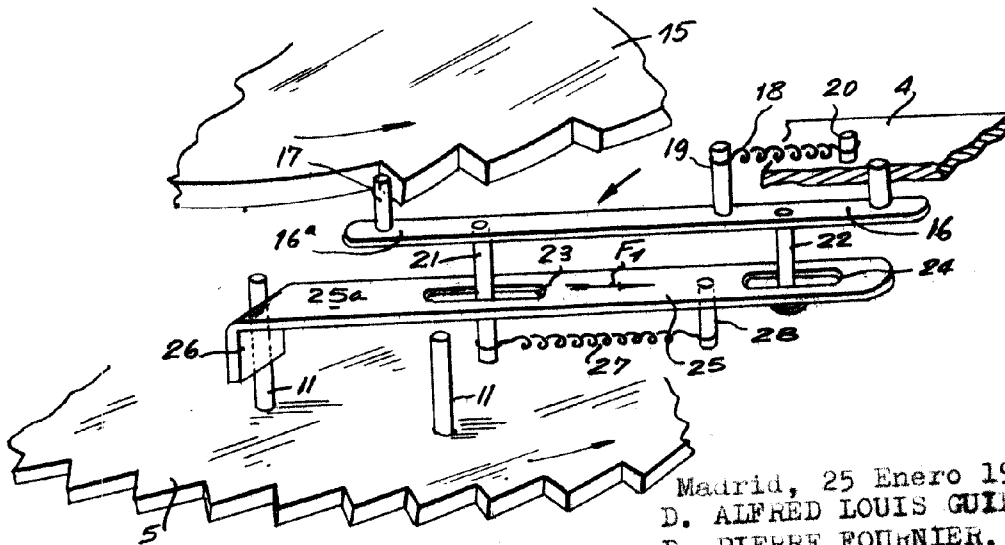
Fig.3.

25



264341

Fig.4.



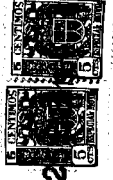
Madrid, 25 Enero 1961
D. ALFRED LOUIS GUIDONI,
D. PIERRE FOURNIER, y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO
P.P.

FRANCISCO GARCIA GABRIELIZO

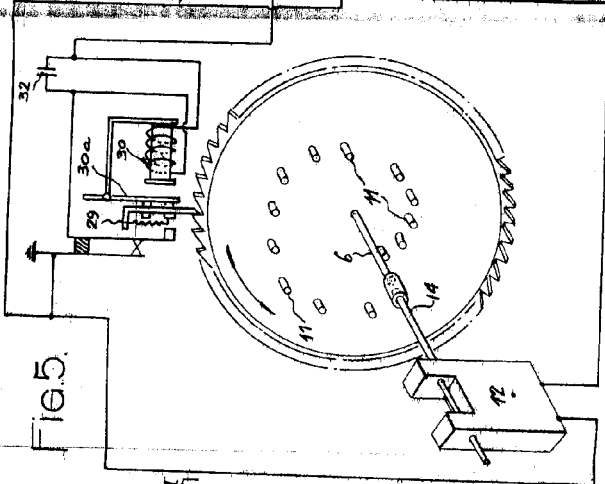
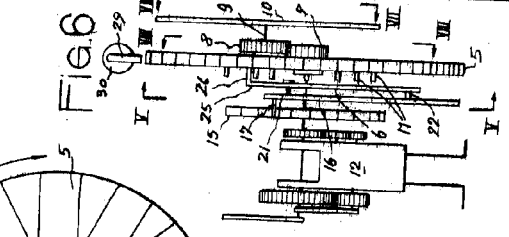
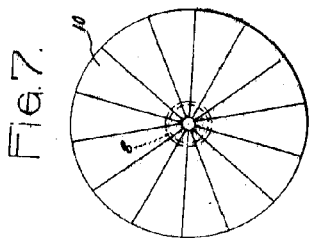
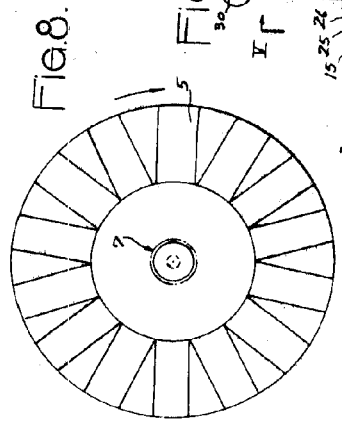
M. S. P.

D. ALFRED LOUIS GUILDONI,
D. PIERRE FOURNIER, y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO

HOJA 3 (5 HOJAS)



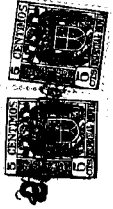
254341



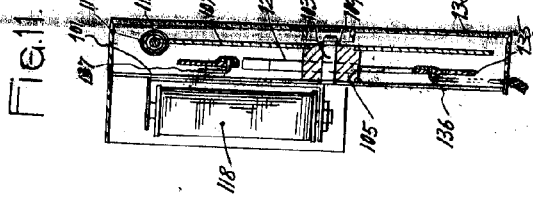
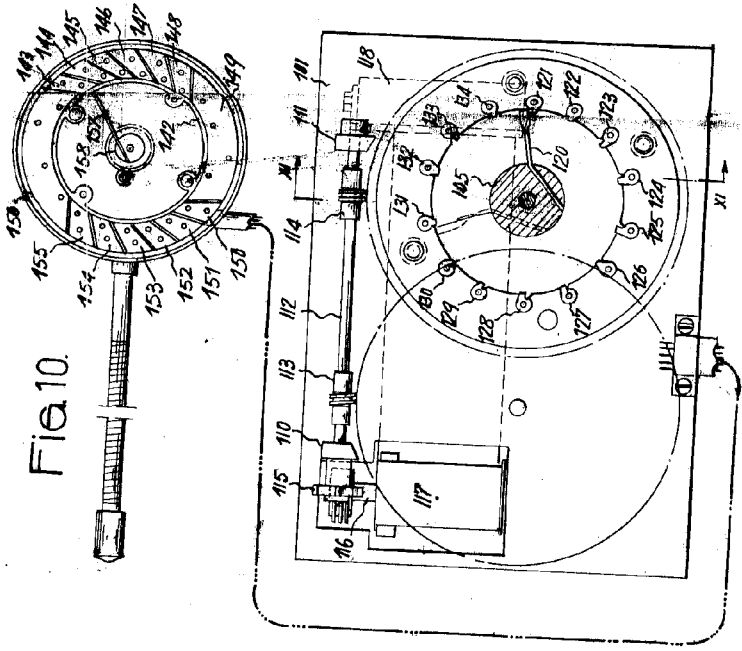
Madrid, 25 de Enero 1961
D. ALFRED LOUIS GUILDONI,
D. PIERRE FOURNIER, y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO,
P.F.

FRANCISCO GARCIA FERRELL
E. P.
(Handwritten signature)

D. ALFRED LOUIS GUIDONI,
D. PIERRE FOURNIER, Y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO



254341



Madrid, 25 Enero 1961
D. ALFRED LOUIS GUIDONI,
D. PIERRE FOURNIER, Y
D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO,
P.º.

FRANCISCO SANCHEZ GARRIDO
A.P.
Ch. S. G.

D. ALFRED LOUIS GUIDONI,
 D. PIERRE FOURNIER, y
 D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO

HOJA 5 (5 HOJAS)

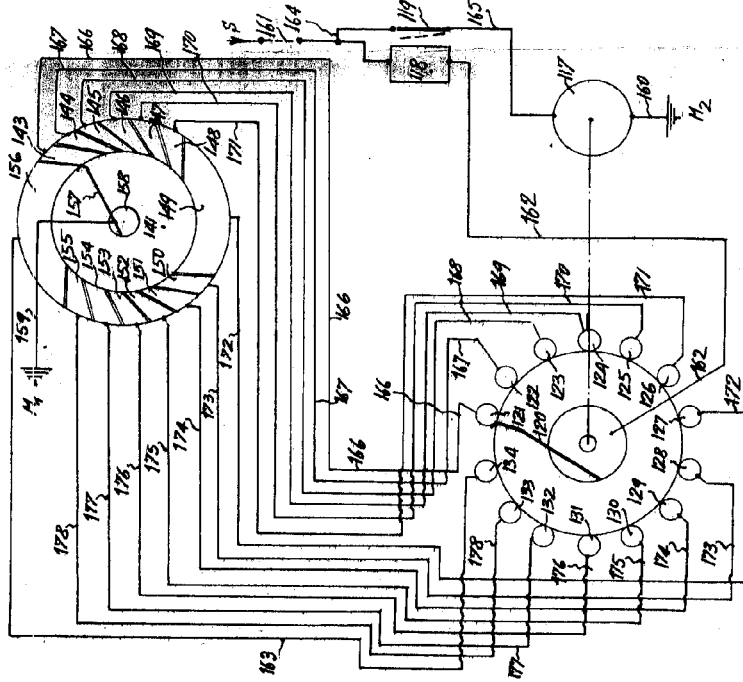
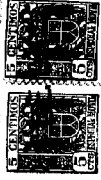
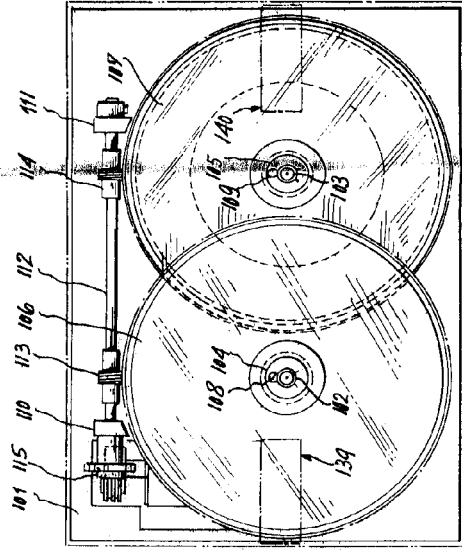


Fig. 12.

Fig. 9.



26434

Madrid, 25 Enero 1961
 D. ALFRED LOUIS GUIDONI,
 D. PIERRE FOURNIER, y
 D. PIERRE CHARLES MAURICE MARUCCO,
 P.P.

FRANCISCO BARRERA WERNERZ
 S. S.

Ch. S. B.