



1011

61011

MEMORIA

1 que presenta al Ilmo. Sr. Jefe del Registro de la Propiedad Industrial, D. Adelino Martínez López, Español, residente en Barcelona, calle Diputación 161, solicitando el Registro de un MODELO DE UTILIDAD, de UN DISPOSITIVO PARA IMPEDIR EL ROBO DE AUTOMOVILES y de MERCAN-

2 CIAS sobre camiones de transporte con carrocería descubierta. Ejemplo sobre su utilización: Si el ladrón de coches tratara de abrir puerta, capót, portaequipajes, con llave falsa, destornillador, etc, no podría abrir por tratarse de CERRADURA-CLAVE, y, por el contrario, pitaria el claxon del coche al ser forzada la cerradura. Y si rom-

3 piendo el cristal de alguna puerta se introdujera en el coche tratando de ponerlo en marcha, NO ARRANCARIAN LOS MOTORES (de arranque ni propulsión) al pulsar el contacto de arranque, y, por el contrario, pitaria el claxon. Y, en cuanto al robo de mercancías sobre los camiones cuando a poca velocidad van subiendo los puertos, ocasión

4 que aprovecha el ladrón para trepar sobre la lona que cubre las mercancías apuñalándola para sacar los paquetes por la rasgadura y dejarlos caer sobre la carretera para retirarlos después, al cortar la lona se producirían TRES MANIFESTACIONES DE ALARMA: SE ENCENDERIA UN POTENTE FOCO DE LUZ que iluminaria toda la lona que

5 cubre las mercancías; SE ENCENDERIA UN PILOTO DE LUZ ROJA colocado frente a la vista del CHOFER, y PITARIA EL CLAXON del coche o alguna sirena que se le colocara para tal efecto; tres manifestaciones de alarma que continuarían produciéndose sin interrupción hasta que el chofer las hiciera cesar mediante un interruptor.

DESCRIPCION DEL DISPOSITIVO Y SU FUNCIONAMIENTO

6 Una cajita metálica finamente esmaltada de 20 por 12 por 12 centímetros, lleva en el centro o frente un piloto de luz clara, que se enciende cuando el dispositivo entra en función, para dar la seguridad de que el circuito está correcto y en disposición de funcionar; otro piloto de luz roja que se enciende cuando es abierta alguna puerta, porta equipajes, capót, o al ser cortada la lona del camión (si se tratara de esta clase de vehículo). En la cara o lado inferior de la cajita, se halla el orificio de entrada a la cerradura para la llave-clave.

7 Colocado en el interior de la indicada cajita va un tablero de ebonita llevando once bornas para facilitar el conexionado de los circuitos eléctricos; los cables de entrada y salida a esta cajita que proceden de la batería del coche, del claxon y otros elementos, lo hacen por el respaldo, de modo invisible.

8



- Sobre dicho tablero van atornillados un conmutador electromagnético y otro de acción mecánica accionado por una llave-clave, con resorte de alarma, que hace pitar al claxon y encenderse el piloto rojo al ser forzada la cerradura con llave falsa, ganza, destornillador ó cualquier otro objeto metálico; constituyendo dicho conjunto una especie de cerradura-clave con dispositivo de alarma.
- FUNCIONAMIENTO DEL DISPOSITIVO**
- 10 Cuando el dispositivo se halla en estado de FUERA DE SERVICIO, el interruptor S, fig. 2, se hallará colocado en el contacto N, con lo cual no entrará corriente de la batería i del coche al circuito de alarma. Los conmutadores U y U", fig. 2, (que también son S-S, fig. 3,) que se accionan con mando único, se colocarán en los contactos v é y, fig. 2, en cuyo caso, al accionar el contacto de arranque C", fig. 2, funcionarán el motor de arranque y la bobina
- 11 W que dá alta tensión á las bujias á fin de que funcione el motor de propulsión. Y, por el contrario, PARA QUE LOS MOTORES NO FUNCIONEN Y SE PRODUZCA LA ALARMA ENCENDIENDOSE EL PILOTO ROJO Y PITANDO EL CLAXON, se colocará el interruptor S, fig. 2, en X; y el conmutador doble U-U" en R y F. En este caso, la corriente positiva de la batería i, fig. 2, entrará, por la borna 1, al contacto móvil del interruptor S; por el contacto X pasará al bobinado del electroimán E, fig. 2, saliendo de este para atravesar, por la borna 3, la serie de contactos Z" del capot. 0, puerta B, (solo se dibuja una para mayor brevedad), porta equipajes W, red eléctrica L, de la lona (en el caso de se trate de camión), para cerrar el circuito en la batería i, por su polo negativo y masa, bornas 10 y 2; en cuyo caso se imantará el núcleo N del electroimán E atrayendo permanentemente la armadura A", y, en tal caso, la corriente positiva pasará, al mismo tiempo que por el arrollamiento del electroimán E, fig. 2, por su armadura A" y contacto T al piloto P que se encenderá al cerrar el circuito sobre la batería i por el polo negativo, borna 2. Con lo cual este piloto, de luz clara, indicará que el circuito de alarma se halla en posición de ALERTA. Al abrirse las puertas ó al ser cortada la lona (si se tratara
- 12 de camión), y con ella el cablecillo eléctrico de la red L, fig. 1, que va cosida á ella, quedará interrumpido el circuito alimentador del electroimán E, fig. 2, despegandose la armadura A" atraída por el muelle M, cerrandose entonces los circuitos del FOCO DE LUZ POTENTE, P3, fig. 2, colocado sobre el techo de la cabina, que dirigido á lo largo del camión lo ilumina completamente; SE ENCENDERÁ EL PILOTO ROJO, P2, colocado frente á la vista del chofer, y PITARÁ EL CLAXON G, fig. 2, (ó cualquiera sirena colocada al efecto), al entrarles la corriente por el contacto F, fig. 2; cerrando el circuito á masa estos tres elementos de alarma, por T". Durante
- 13 todo el tiempo que alguna puerta se halle abierta ó la lona del camión cortada, el foco de luz sobre el camión, el piloto rojo y el claxon ó sirena, funcionarán sin interrupción hasta que el chofer les haga cesar por medio del interruptor colocado en el salpicadero, al cortar el paso de corriente en el punto N. Y cuantas veces el ladrón pulse el contacto de arranque C", fig. 2, del motor, este no arrancará, ni el de propulsión, por hallarse interrumpidos sus circuitos en los contactos v" é y del conmutador doble U-U", fig. 2, que, conforme se indicó anteriormente, se accionan con mando único y se representan en la base conmutadora fig.
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19



20

3. El eje H, que los mueve, se representa en la fig. 4, con su casquete de alarma K; y en la fig. 5 se aprecia la llave-clave. El interruptor S, fig. 2, tambien accionado con la llave-clave, va colocado en el exterior del coche, en sitio oculto, conocido unicamente por el dueño del coche, á fin de poder ser accionado sin que se pro-

21

guzoan las pitadas del claxon al poner en disposición de ALERTA el dispositivo ó al colocarlo FUERA DE SERVICIO. La Red Electrica L, fig. 1, de la lona que cubre las mercancías del camión, está formada por un cablecillo de cobre de 6 por 0,25 m.m., recubierto de material plastico, cosido á la lona por su parte inferior, en

22

forma de dos grecas superpuestas, L, fig. 1, con separaciones de 25 c.m. entre líneas. Con estas separaciones es forzoso que resulte cortado el cable, por pequeña que sea la rasgadura practicada por el ladrón. Los dos extremos del cablecillo van conectados á una clavija de dos contactos, Z, fig. 2, enchufable á una base, ch, que va

23

atornillada en el interior del cajon, detrás de la cabina. La reparación del cablecillo se realiza en dos minutos, pues solo hay que empalmar el cable cortado, através de la rasgadura, con lo cual quedará rapidamente en condiciones de nuevo servicio. En cuanto á la llave-clave (cerradura conmutadora), y casquete de alarma

24

K, se hallan representadas en las figuras 3, 4, y 5. La fig. 3 representa la base conmutadora; la 4 el eje H y el casquete de alarma (en corte para su mejor comprensión). La fig. 5 representa la llave-conmutadora, (llave-clave). La base conmutadora, fig. 3, consta de una pieza circular de ebonita, de 6 c.m. de diámetro, en cuyo centro gira otra de 4 c.m., accionadas por el eje H de la figura 4, cuyo pivote J va sujeto al centro J de la placa pequeña

25

fig. 3, para hacer girar á esta; girando con ella las lenguetas S, á izquierda ó derecha eligiendo los contactos b ó v, que abrirán ó cerrarán el circuito de alarma. Este eje, H, fig. 4, lleva en su

26

extremo libre dos orificios, d, d, en los cuales entrarán los pivotes p, p, de la llave-clave, fig. 5, para hacerle jirar. Dicho eje, que, conforme se indica anteriormente, va aislado electricamente puesto que va atornillado á ebonita, está conectado mediante un cable conductor á la entrada del claxon, borna ll. El casquete de

27

alarma K, fig. 4, circunda al eje H, separado de este por un espacio de un milimetro, rebasandolo en dos centímetros; se halla aislado de toda masa metálica, pues va atornillado á la base f de ebonita; y lleva conectado el polo positivo de la batería i del coche. De este modo, si el ladrón tratara de forzar la cerradura utili-

28

zando llave falsa, ganzua, destornillador ó cualquiera otro objeto metálico, facilmente se establecerá puente entre el casquete K y el eje H, fig. 4, haciendo pitar el claxon ya que la corriente positiva de la batería i, fig. 2, pasaria por la borna l al casquete K, y por medio del aludido puente ocasionado por la llave

29

falsa pasaria al eje H, y de este á la borna ll para entrar en el claxon G y piloto de luz roja P2, haciendoles funcionar al cerrar el circuito en el polo negativo conectado á masa en T". La llave LL, fig. 5, no puede establecer puente entre el casquete K y el eje H, por ser de ebonita.

REIVINDICACIONES

Correspondientes al dispositivo á registrar como MODELO DE UTILIDAD, solicitado por D. Adelino Martínez López, residente en Barcelona, calle Diputación 161.

1ª=UN DISPOSITIVO PARA IMPEDIR EL ROBO DE AUTOMOVILES y el de MER-

CANCIAS sobre camiones de transporte con carrocería descubierta. Se caracteriza por UN CIRCUITO ELECTROMAGNETICO DE ALARMA, que alimentado por la batería del coche, está conexionado en serie por UNA RED DE CABLECILLO CONDUCTOR cosido sobre la lona del camión, cerraduras de las puertas, porta equipajes, capót y BOBINADO DE UN CONMUTADOR ELECTROMAGNETICO. Un interruptor, accionado por una llave-clave, pone en actividad el circuito controlado por un piloto de luz clara, que se torna roja, pita el claxon ó alguna sirena, y se enciende un potente foco que ilumina toda la lona que cubre las mercancías (si se tratara de camión) al ser forzada alguna cerradura ó cortada la lona y con esta el cablecillo eléctrico.

2ª=UN DISPOSITIVO PARA IMPEDIR EL ROBO DE AUTOMOVILES y el de MERCANCIAS sobre camiones de transporte con carrocería descubierta, de la reivindicación anterior, que se caracteriza también por un CIRCUITO DE CERRADURA-CLAVE CON RESORTE DE ALARMA. Esta cerradura

consta de dos conmutadores de doble dirección, accionados por eje único, con una llave especial que convierte el conjunto en cerradura-clave; y el orificio de entrada de la llave va circundado por un casquete metálico en conexión con la batería y el claxon, haciendo pitar á este cuando se trate de introducir llave falsa ó

algun otro objeto para forzar la cerradura.

3ª=UN DISPOSITIVO PARA IMPEDIR EL ROBO DE AUTOMOVILES y el de MERCANCIAS sobre camiones de transporte con carrocería descubierta, de las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza además por UN CONMUTADOR ELECTROMAGNETICO que, alimentado por la batería del

coche é intercalado en el circuito general, entra en acción al ser abierta alguna puerta ó cortada la lona con el cablecillo eléctrico que va cosido á ella.

4ª=UN DISPOSITIVO PARA IMPEDIR EL ROBO DE AUTOMOVILES y el de MERCANCIAS sobre camiones de transporte con carrocería descubierta,

de las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza también, en lo que respecta á la lona de los camiones que cubre las mercancías, por UNA RED DE CABLECILLO DE COBRE REVESTIDO DE PLASTICO, cosido á la lona en forma de DOBLE GRECA SUPERPUESTA, con separación de hilos á 25 ó 30 c.m.; conectado este circuito greca de cable en

serie con la batería y el BOBINADO del conmutador electromagnético, constituye el cable-greca un elemento de mando sobre dicho conmutador electromagnético.

5ª=UN DISPOSITIVO PARA IMPEDIR EL ROBO DE AUTOMOVILES y el de MERCANCIAS sobre camiones de transporte con carrocería descubierta.

Barcelona 30 de junio de 1.957.

Adelino Martínez López



