

108397



108397

M O D E L O D E U T I L I D A D

que, por veinte años, se solicita, no conocido ni -
practicado en España, a favor de la entidad NUEVAS
EXPLORACIONES ESPAÑOLAS, S.A., domiciliada en Madrid,
Av. del Generalísimo, núm. 76, cuyo Modelo ha de re-
caer sobre una "INSTALACIÓN ELÉCTRICA ANTIROBO PARA
AUTOMÓVILES".

~~~~~

Fdo. R. MIRANDA  
P. P.

M e m o r i a   d e s c r i p t i v a

-----

5.

El presente registro de Modelo de Utilidad tie-  
ne por objeto garantizar la explotación exclusiva, en  
todo el territorio nacional, de una instalación eléc-  
trica antirobo para automóviles, tal y como se descri-  
be a continuación y se representa, en forma esquemá-  
tica, en el plano adjunto.

En el mencionado plano, presentado en forma re-  
glamentaria, tamaño sencillo (treinta y uno por



10. tiún centímetros), se representa, a modo de ejemplo, un esquema de realización del objeto de este Modelo de Utilidad, con figura única, en la que se han señalado los elementos o partes que se indican a continuación:
- a = Batería.
- 15.
- b = Aparatos eléctricos diversos.
  - c = Relé.
  - d = Cable blindado.
  - e = Interruptor de llave.
  - f = Resistencia.
- 20.
- g = Relé.
  - h = Alarma acústica.
  - i = Pulsador de claxon.
  - j = Interruptores automáticos.
  - k = Resistencia.
- 25.
- A = Amperímetro.

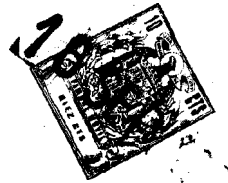
DESCRIPCIÓN:

La instalación eléctrica antirrobo para automóviles a que se refiere este Modelo de Utilidad provoca el funcionamiento de un dispositivo de alarma acústica (el propio claxon del automóvil, un timbre o una sirena), dispositivo que puede complementarse con otro de alarma visual (una luz intermitente), cuando una persona extraña abre las puertas, el portaequipajes, el capot, la guantera o las ventanillas, o bien pretende poner en marcha el motor o encender las luces, previéndose un interruptor externo de llave, por medio del cual permanece en funcionamiento todo el sistema aun cuando la persona que violente el automóvil pueda interrumpir el circuito en los cables que

Fdo. R. MIRANDA  
P. P.

39

35.



40. van al interruptor, no cesando tampoco la alarma aunque dicha persona cierre la parte del coche que haya abierto o deje de manipular en el punto del automóvil que haya provocado dicha alarma, la cual no terminará hasta que el conductor vuelva y, con la llave correspondiente, accione el interruptor, y cierre el circuito.
- 45.

Esta instalación se distingue principalmente por su sencillez, ya que se utiliza como circuito principal de alarma el propio sistema eléctrico del automóvil, con muy pocas modificaciones.

50.

Se ha presentado en el plano la batería -a-, que es la misma batería del vehículo, uno de cuyos polos va unido permanentemente a tierra, conectado al chasis del mismo. En esta instalación se prevé un relé sensible -c-, cuya bobina va conectada en serie con el conductor que va desde el polo de la batería -a- no puesto a tierra hasta el punto de derivación de los circuitos de los diversos dispositivos eléctricos del automóvil -b-.

55.

Los terminales de la bobina del relé -c- van conectados, por sendos conductores en cable blindado -d-, a un interruptor de llave -e-, que se sitúa en cualquier lugar exterior adecuado del automóvil, el cual, normalmente, mantiene cerrado el circuito, que se abre por la acción de la llave correspondiente cuando el conductor del automóvil abandona éste y desee que quede la instalación dispuesta para dar la alarma en caso necesario.

65.

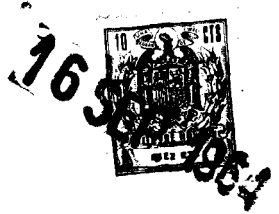
De los dos contactos del relé -c- , como podemos seguir viendo en el plano, el primero va a tie-

70.

Fdo. R. MIRANDA  
P. P.

108397

- cuatro -



75.

rra, o sea al chasis del automóvil, y el segundo va unido a uno de los dos terminales de una resistencia -f-, con suficiente bajo número de ohmios, a fin de que pueda tomar la necesaria cantidad de corriente para mantener cerrado el relé -c-, una vez accionado, mientras que el otro terminal de la resistencia -f- va a unir con el conductor procedente de la bobina del relé -c- que va al punto de derivación de los circuitos de los diversos dispositivos del automóvil

80.

-b-, intercalándose antes un amperímetro -A-.

El contacto del relé -c- que no va a tierra va también conectado con uno de los terminales de la bobina de otro relé -g-, cuyo otro terminal une con el polo de la batería -a- no unido a tierra.

85.

De los dos contactos del último relé citado -g- uno va también a unir con el polo de la batería -a- no unido a tierra, y el otro va conectado con uno de los dos terminales del dispositivo de alarma acústica empleado -h-, mientras que el otro terminal va al chasis del automóvil, o sea a tierra.

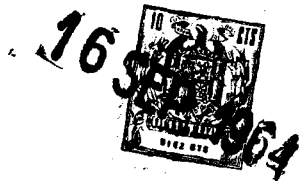
Fdo. R. MIRANDA  
P. P.

95.

Como ya se ha dicho al comienzo de esta descripción, se puede utilizar como dispositivo de alarma -h- el propio claxon del automóvil u otro medio independiente, tal como un timbre o una sirena. En el primer caso, según también puede verse en el dibujo, el pulsador del claxon -i- debe ir conectado al extremo de la bobina del relé -g- que une con el primer relé -c-, llevando el otro terminal la correspondiente conexión a tierra. En el segundo caso, no debe establecerse ningún contacto de esta instalación

100.

antirrobo con el pulsador del claxon.



105.

Según también apuntamos al principio de esta descripción, puede complementarse la acción del dispositivo de alarma acústica -h- con la de otro de alarma visual (luz intermitente), en lugar bien visi-

110.

ble, conectado al relé -g- en la misma forma que el referido dispositivo de alarma acústica, aunque, si se trata de utilizar el propio claxon del automóvil, debe establecerse contacto independiente con el correspondiente relé, para que no funcione la luz intermitente cuando se toca normalmente el claxon.

115.

Por último, también se han señalado esquemáticamente en el plano unos interruptores automáticos de la corriente -j-, montados en los mecanismos que accionan las ventanillas del automóvil, uno de cuyos terminales irá al chasis, o sea a tierra, y el otro, a través de una resistencia -k-, al mismo punto de contacto con los diversos aparatos eléctricos del automóvil -b-.

Fdo. R. MIRANDA  
P. R.

120.

Habrà de tenerse en cuenta, naturalmente, que cualquier aparato o parte del automóvil que no se desee que el funcionar provoque la alarma, se independizará adecuadamente de esta instalación.

FUNCIONAMIENTO:

125.

El funcionamiento del sistema de alarma de esta instalación antirobo para automóviles es bien sencillo:

130.

Cuando el conductor del automóvil ha abandonado éste, después de cerrar las puertas y de dejar abierto el circuito de la instalación por medio de la llave que acciona el interruptor externo -e-, si cualquier persona extraña, como ya se ha indicado, abre



108397

- seis -

135.

las puertas, el portaequipajes, el capot, la guantera o las ventanillas, o pretende poner en marcha el motor o encender las luces, cualquiera de estas acciones toma corriente de la batería y se cierran entonces los contactos del relé -c-, funcionando en ese momento la alarma acústica -h- (y la visual, si va montada), puesto que va intercalado en el circuito el relé -g- y se cierran sus contactos por consiguiente, pasando la corriente de la batería -a- al dispositivo de alarma -h-.

140.

Por otra parte, aunque la persona extraña que ha abierto o accionado las partes del automóvil incluidas en el circuito general vuelva a cerrarlas o deje de accionarlas, no cesará la alarma, ya que el cierre de los contactos del relé -c- ha puesto en circulación la corriente, que pasa por la resistencia -f- y solamente dejará de funcionar la alarma cuando regrese el conductor del automóvil y y, con la llave correspondiente, cierre el interruptor -e-.

145.

150.

Fdo: R. MIRANDA  
P. P.  
*[Handwritten signature]*  
155.

VARIOS:

Tanto los materiales a emplear, como el tamaño, forma y disposición de los elementos citados y del conjunto, son susceptibles de variar, siempre que este cambio no altere la esencia del Modelo de Utilidad objeto de este registro.

160.

Los términos en que queda redactada esta Memoria descriptiva son cierto y fiel reflejo de lo que se pretende patentar, debiéndose tomar en sentido bien amplio, nunca limitativo.



108397 - siete -



NOTA DE REIVINDICACIONES

-----

165. Se reivindica, como no conocido ni practicado en España, a favor de la entidad NUEVAS EXPLORACIONES ESPAÑOLAS, S.A., domiciliada en Madrid, Av. del Generalísimo, núm. 76, por los extremos que se citan seguidamente:

170. PRIMERO = Por una instalación eléctrica anti-robo para automóviles, que provoca el funcionamiento de un dispositivo de alarma acústica (el propio claxon del automóvil, un timbre o una sirena), dispositivo que puede complementarse con otro de alarma visual (una luz intermitente), cuando una persona extraña abre las puertas, el portaequipajes, el capot, la guantera o las ventanillas, o bien pretende poner en marcha el motor o encender las luces, previéndose un interruptor externo de llave, por medio del cual permanece en funcionamiento todo el sistema aun cuando la persona que violente el automóvil pueda interrumpir el circuito en los cables que van al interruptor, no cesando tampoco la alarma aunque dicha persona cierre la parte del coche que haya abierto o deje de manipular el punto del automóvil que haya provocado dicha alarma, la cual no terminará hasta que el conductor vuelva y, con la llave correspondiente, accione el interruptor y cierre el circuito.

175. SEGUNDO = Por la misma instalación eléctrica anti-robo para automóviles de la reivindicación anterior,

185.

Fdo: B. MIRANDA  
R. P.  
*B. Miranda*  
180.



190. en la cual se utiliza como circuito principal de alarma el propio sistema eléctrico del automóvil, con muy pocas modificaciones, usándose la misma batería del vehículo, uno de cuyos contactos va unido permanentemente a tierra, conectado al chasis del mismo, previéndose en esta instalación un relé sensible,
195. cuya bobina va conectada en serie con el conductor que va desde el polo de la batería no puesto a tierra hasta el punto de derivación de los circuitos de los diversos dispositivos eléctricos del automóvil.
200. TERCERO = Por la misma instalación eléctrica antirobo para automóviles de las dos reivindicaciones anteriores, en la cual los terminales de la bobina del relé citado en la segunda, van conectados, por sendos conductores en cable blindado, a un interruptor de llave, que se sitúa en cualquier lugar exterior adecuado del automóvil, el cual, normalmente, mantiene cerrado el circuito, que se abre por la acción de la llave correspondiente cuando el conductor del automóvil abandona éste y desea que la instalación quede dispuesta para dar la alarma, en caso necesario.
205. CUARTO = Por la misma instalación eléctrica antirobo para automóviles de las tres reivindicaciones anteriores, en la cual, de los dos contactos del relé citado en la segunda, el primero va a tierra, o sea al chasis del automóvil, y el segundo va unido a uno de los dos terminales de una resistencia, con suficiente bajo número de ohmios, a fin de que pueda tomar la necesaria cantidad de corriente para mante-
- 215.

Fdo: R. MIRANDA  
P. P.

108397

- nueve -



220. ner cerrado el referido relé, una vez accionado, mientras que el otro terminal de la resistencia va a unir con el conductor procedente de la bobina del relé que va al punto de derivación de los circuitos de los diversos dispositivos del automóvil, intercalándose antes un amperímetro.

225. QUINTO = Por la misma instalación eléctrica anti-tirobo para automóviles de las cuatro reivindicaciones anteriores, en la cual el contacto del relé citado en la segunda que no va a tierra va también conectado con uno de los terminales de la bobina de otro relé, cuyo otro terminal une con el polo de la batería no unido a tierra.

230. SEXTO = Por la misma instalación eléctrica anti-tirobo para automóviles de las cinco reivindicaciones anteriores, en la cual, de los dos contactos del último relé citado, uno va también a unir con el polo de la batería no unido a tierra, y el otro va conectado con uno de los dos terminales del dispositivo de alarma acústica empleado, mientras que el otro terminal va al chasis del automóvil, o sea a tierra.

235. SEPTIMO = Por la misma instalación eléctrica anti-tirobo para automóviles de las seis reivindicaciones anteriores, en el cual, en el caso de utilizar como dispositivo de alarma el propio claxon del automóvil, el pulsador del claxon debe ir conectado al extremo de la bobina del segundo relé que une con el primer relé, llevando el otro terminal la correspondiente conexión a tierra, y en el caso de utilizar como dispositivo de alarma otro medio independiente, no debe establecerse ningún contacto de esta instalación anti-tirobo.

Fdo. R. MIRANDA  
P. R.

108397

- diez -



tirobo con el pulsador del claxon.

255. OCTAVO = Por la misma instalación eléctrica anti-tirobo para automóviles de las siete reivindicaciones anteriores, en la cual puede complementarse la acción del dispositivo de alarma acústica con la de otro de alarma visual (luz intermitente), en lugar bien visible, conectado al segundo relé en la misma forma que el mencionado dispositivo de alarma acústica, aunque, si se trata de utilizar el propio claxon del automóvil, debe establecerse contacto independiente con el correspondiente relé, para que no funcione la luz intermitente cuando se toca normalmente el claxon.

260. NOVENO = Por la misma instalación eléctrica anti-tirobo para automóviles de las ocho reivindicaciones anteriores, en la cual se disponen unos interruptores automáticos de la corriente, montados en los mecanismos que accionan las ventanillas del automóvil, uno de cuyos terminales irá al chasis, o sea a tierra, y el otro, a través de una resistencia, al mismo punto de contacto con los diversos aparatos eléctricos del automóvil, citado en el punto cuarto de estas reivindicaciones.

270.

Hdo. E. MIRANDA  
P. P.

275.

DÉCIMO = Por una "INSTALACIÓN ELÉCTRICA ANTI-ROBO PARA AUTOMÓVILES".

Tal y como queda descrito en los párrafos precedentes y para los fines que en ellos se deja especificado.

280. La presente Memoria descriptiva consta de once hojas, las cuales van foliadas y escritas a máquina por una sola cara, y a las que se deja unida otra de

108397

- once -



de planos, en tamaño y forma reglamentarios, para la mejor comprensión de lo que se pretende registrar como Modelo de Utilidad.

285. Madrid, a cuatro de Setiembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

288. Por autorización de NUEVAS EXPLOTACIONES ESPAÑOLAS, S.A.

Fdo. R. MIRANDA  
P. P.

ARD

Miranda

108397

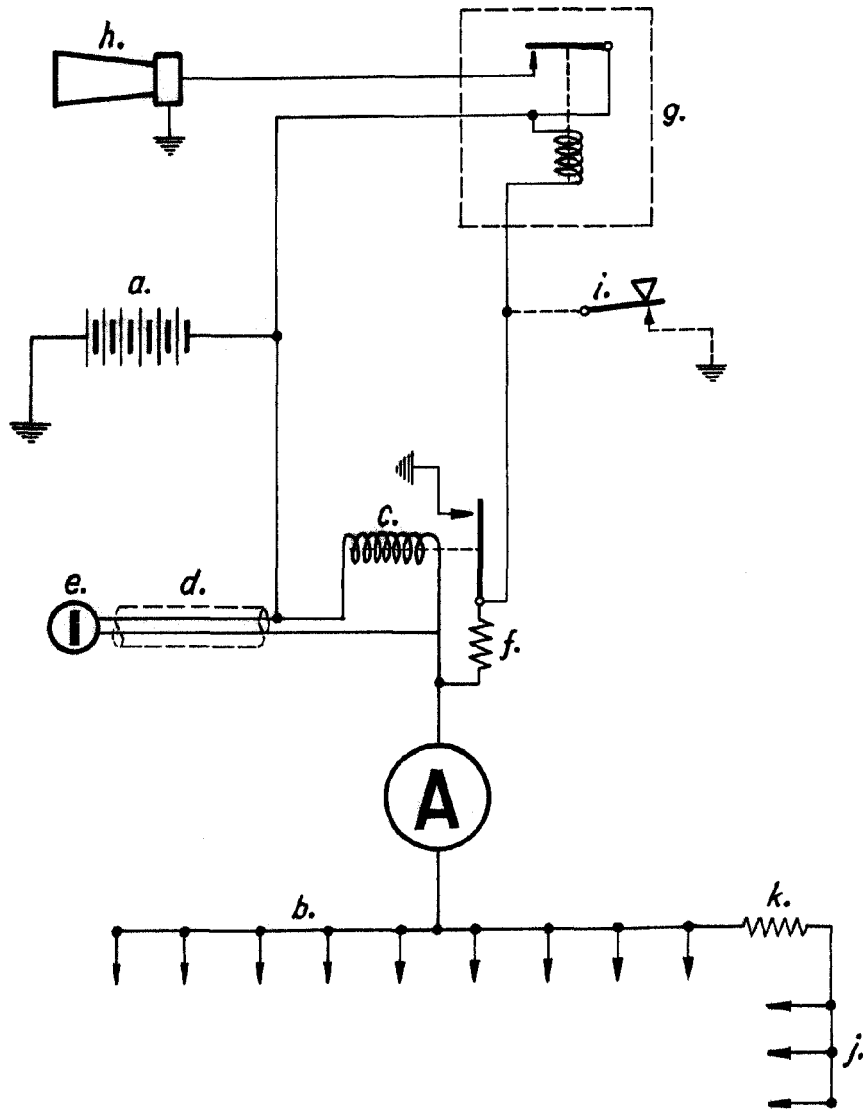
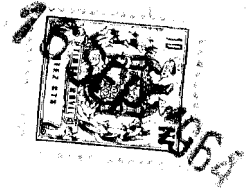


Fig. única.

Envío Variable.

Madrid, Setiembre 1964.

S.A. de Nuevas Explosiones Españolas, S.A.

Fdo: R. MIRANDA  
P. P.