



135703

Memoria descriptiva que se acompaña á la Solicitud de Patente de Introducción por DILE años, á favor de: R i c h a r d G a n n, residente en Stuttgart (Alemania), por: " DISPOSITIVO DE SEGURIDAD CONTRA EL ROBO EN AUTOMOVILES Y AVIONES", presentada en el Ministerio de Industria y Comercio.

El invento se refiere á dispositivos de seguridad contra el robo, y especialmente para automóviles con cuadro de distribución de seguridad montado en su instalación eléctrica, por el cual, al dar corriente á la batería, se interrumpe un circuito de intensidad del coche, cerrando á la vez un circuito de alarma.

Las disposiciones conocidas de ésta clase tienen, sin embargo, el defecto de que al parar el coche tiene que entrar siempre en acción un interruptor de combinación ó un mecanismo de cierre etcétera, para lograr el objetivo de seguridad al dar corriente á los aparatos eléctricos. De modo que si al apearse del coche se olvida poner en acción el dispositivo de seguridad, cualquier persona ajena puede servirse del coche.

El dispositivo de seguridad del presente invento evita sin embargo las faltas de los dispositivos conocidos, suprimiendo toda clase de aquellos que hacen depender la seguridad absoluta del coche de la conciencia del chauffeur, siendo así, que la seguridad lograda automáticamente al parar el coche, sin intervención alguna por parte del chauffeur, solo se puede interrumpir por el término de los periodos de servicio citados á continuación, oprimiendo un botón secreto durante ó después de dar corriente á la batería.



La interrupción en cuestión es debida á que un relais en si ya conocido ejerce influencia sobre los interruptores situados en el radio de la corriente, por ejemplo, del arrancador ó de la bujía, ó de los dispositivos de alarma. Hállase éste relais en un radio de corriente que se puede cerrar inmediatamente por medio del interruptor de la batería, y puede abrirse nuevamente por medio de un interruptor automático influido por éste relais, que pone en acción un segundo relais especial, el cual, una vez en acción la batería, está constantemente bajo corriente, y abre de nuevo el radio de la intensidad de la corriente, siendo dominado al igual que el radio de interrupción de corriente, por el relais principal por medio de un botón secreto, originando que después de corta acción de éste botón, queden interrumpidos muchos radios de corriente del relais principal por el término de los siguientes periodos de servicio, pudiendo dar corriente de nuevo solamente, una vez parado el coche, ó sea estando sin corriente el relais de parada, y cuando el interruptor dependiente de éste relais de parada y situado en el radio de acción del relais principal haya vuelto á su posición de partida.

En el adjunto dibujo está representado un ejemplo de ejecución del objeto del invento, indicando:

La figura 1 una vista por encima sobre la libre instalación de distribución,

La figura 2 una vista delantera con la caja de protección en perfil,

La figura 3 una vista posterior,

La figura 4 el cuadro de la distribución

La totalidad del cuadro de distribución está colocado en el interior de una caja A, la cual se puede atornillar á una parte del coche por medio de un sujetador a y que puede cerrarse con una tapadera a<sup>1</sup>, la cual está sostenida por los tornillos a<sup>2</sup> introducidos por el fondo de la caja, de modo que la tapadera no puede



quitarse no siendo destornillando toda la caja. En el fondo del  
corre están sujetos tres relais I, II, III por medio de los sujeta-  
dores b, c, dejando ver aquellos las bornas de empalme  $b^1, b^2, c^1, c^2$  y  
55  $d^1, d^2$ . El núcleo de hierro del relais I ejerce influencia sobre  
una abrazadera de muelle g, la cual por medio de un aderezo f com-  
puesto de material aislante anima el resorte de hoja a tres con-  
tacos de muelle g, h, i, de modo que al volteo hacia arriba de la  
60 abrazadera g á causa de haber puesto en acción el relais I, se cie-  
rran los hasta ahora abiertos contactos g y h y se abre el hasta  
ahora cerrado contacto i. Las bornas de empalme de los contactos de  
muelle g, h, i, están señaladas con  $g^1, g^2, h^1, h^2, i^1, i^2$ .

El relais II ejerce influencia sobre un ángulo de hierro k  
65 situado en forma de muelle, el cual, al conectar el relais es  
puesto en oscilación alrededor de su eje en la dirección de la  
flecha que indica la figura 1 y que con el lado de su ángulo afir-  
ma un ángulo de tres contactos de muelle m, n, o, cuyos empalmes  
están señalados con  $m^1, m^2, n^1, n^2$  y  $o^1, o^2$ , de manera que los dos  
70 contactos exteriores n y o, que se hallan cerrados en posición de  
reposo, se abren, mientras se cierra el contacto medio que se en-  
cuentra abierto en posición de reposo.

El tercer relais III está provisto de igual modo de un ángulo  
colocado en forma de muelle p, el cual al poner en acción el re-  
lais, cierra un contacto de muelle q que se halla abierto en posi-  
75 ción de reposo cuyos empalmes están señalados con  $q^1$  y  $q^2$ . Además  
se han provisto en la caja bornas de empalme indicadas con las ci-  
frar 1 á 6, que sirven para el empalme de las conducciones proce-  
dentes de la batería y de los diferentes aparatos y conmutadores,  
80 las cuales están ante la caja en una cobertura r.

El cuadro de distribución figura 4 muestra la disposición en  
conjunto de las diferentes bornas, relais y conmutadores en el in-  
terior de la caja A señalada con puntos, así como de los aparatos  
y conmutadores emplazados al exterior de ésta. Se puede observar,



85 que las conducciones de la batería B junto con el conmutador D<sup>1</sup>,  
 la disposición de alarma compuesta de una sirena S y de una fuen-  
 te de luz L<sup>1</sup> para una tábula de alarma, el arrancador A con el  
 botón de arranque F<sup>1</sup> y el botón de parada G, están todos empal-  
 mados con las bornas 1-6, de manera que todos los circuitos pe-  
 90 netran por el aparato.

El modo de acción de la disposición es la siguiente:

Si se cierra el conmutador de batería D<sup>1</sup>, corre una corrien-  
 te de la batería B á 1 pasando por b<sup>1</sup>, relais I, b<sup>2</sup>, botón  
 de parada G, 6, m<sup>1</sup>, conmutadores m, m<sup>2</sup>, n<sup>2</sup>, o<sup>2</sup> de regreso á la bate-  
 95 ría, con lo que se excita el relais I y se cierran los conmuta-  
 dores g y l y se abre el hasta ahora cerrado conmutador i. Ahora  
 se ha situado el relais I por el cierre del conmutador g por sí  
 mismo en un circuito B, 1, b<sup>1</sup>, b<sup>2</sup>, 5, 4, 6, g<sup>1</sup>, g<sup>2</sup>, l<sup>2</sup>, i<sup>2</sup>, q<sup>2</sup>, m<sup>2</sup>, n<sup>2</sup>, o<sup>2</sup>, 2, D.

En éste momento se cierra por el conmutador h también un cir-  
 100 cuito B, 1, h respectivamente. L<sup>1</sup>, 4, n<sup>1</sup>, h, h<sup>2</sup>, i<sup>2</sup>, m<sup>2</sup>, n<sup>2</sup>, o<sup>2</sup> D, de modo  
 que las disposiciones de alarma pueden entrar en acción. El arran-  
 cador A, si en 1 está situado en el circuito B, 1, F<sup>1</sup>, 5, i<sup>1</sup>, i, i<sup>2</sup>, q<sup>2</sup>,  
m<sup>2</sup>, n<sup>2</sup>, o<sup>2</sup>, 2, D está interrumpido por el ahora abierto aconmutador i,  
 de manera que una acción del botón de arranque F<sup>1</sup> queda sin efecto

105 sobre el arrancador. Al mismo tiempo que el relais I, recibe tam-  
 bién el relais III corriente al poner en acción la batería, ya que  
 se forma un circuito B, 1, b<sup>1</sup>, d<sup>1</sup>, III, d<sup>2</sup>, o<sup>1</sup>, o, o<sup>2</sup>, 2 D, de modo que el  
 hasta ahora siempre interrumpido g es cerrado por el relais III  
 y forma un circuito B, 1, b<sup>1</sup>, c<sup>1</sup> II, c<sup>2</sup>, q<sup>1</sup>, q, q<sup>2</sup>, m<sup>2</sup>, n<sup>2</sup>, o<sup>2</sup>, 3, D, que

110 excita el relais II, el cual abre inmediatamente los interrupto-  
 res hasta ahora cerrados m y o y cierra el hasta ahora abierto  
 interruptor n, que deja colocarse al relais II por sí mismo en  
 un nuevo circuito B, 1, b<sup>1</sup>, c<sup>1</sup>, II, c<sup>2</sup>, n<sup>2</sup>, n<sup>1</sup>, o<sup>2</sup>, 2, D. Como consecuencia  
 de abrirse los interruptores m y o se interrumpe el circuito  
 115 del relais I, así como el del relais III y por abrir otra vez  
 el interruptor g influido por éste último, también el circuito



del relais II, de manera que los relais I y II se mantengan en contacto por sí mismo por medio de los interruptores g y n.

120 Si ahora se hace accionar el botón de parada Q, se interrumpe el circuito del relais I y se abren los interruptores g y h y se vuelve á cerrar el interruptor i, mientras que el relais II, se mantiene bajo corriente y con él también el interruptor n dependiente de él, de modo que no dá lugar á poner en acción otra vez el relais I aun soltando el botón Q.

125 Ahora queda interrumpido el circuito de los dispositivos de alarma por el interruptor l que ahora la quedado abierto, siendo cerrado el circuito del arrancador por el interruptor i, permitiendo de éste modo que el arrancador pueda ser puesto en acción por medio del botón R<sup>1</sup>.

130 Si se quiere impedir desde un principio el accionamiento de los dispositivos de alarma debe ponerse en acción al mismo que la batería, el botón de parada Q, con lo cual, hallándose éste situado en ambos circuitos que interesan al relais I, se impide que el relais I y con él los dispositivos de alarma puedan ponerse en acción, haciendo funcionar en cambio el relais II en la forma arriba descrita y por medio del relais III de modo que al soltar el botón de parada queda interrumpido todo circuito del relais I y puede ponerse en acción el arrancador. El relais II que estando la batería enchufada permanece constantemente bajo corriente, posee una gran resistencia, de manera que el gasto de fluido es insignificante.

140 La caja A con los dispositivos de alarma, se sujeta á una pared apropiada del interior del coche, y preferiblemente de modo que no pueda ser descubierta á primera vista, por ejemplo debajo de uno de los asientos etcétera. La posibilidad de colocación del botón de parada Q es muy diversa, muy ventajosa sería por ejemplo la colocación oculta detrás de una de las uñiduras existentes, con lo cual la probabilidad de descubrimiento es sumamente

145





185 el propio radio de la corriente, que independientemente de la posición del botón secreto puedan ser interrumpidos los circuitos del relais auxiliar y del relais principal y que quede enclavado por sí mismo el relais-sostén (II).

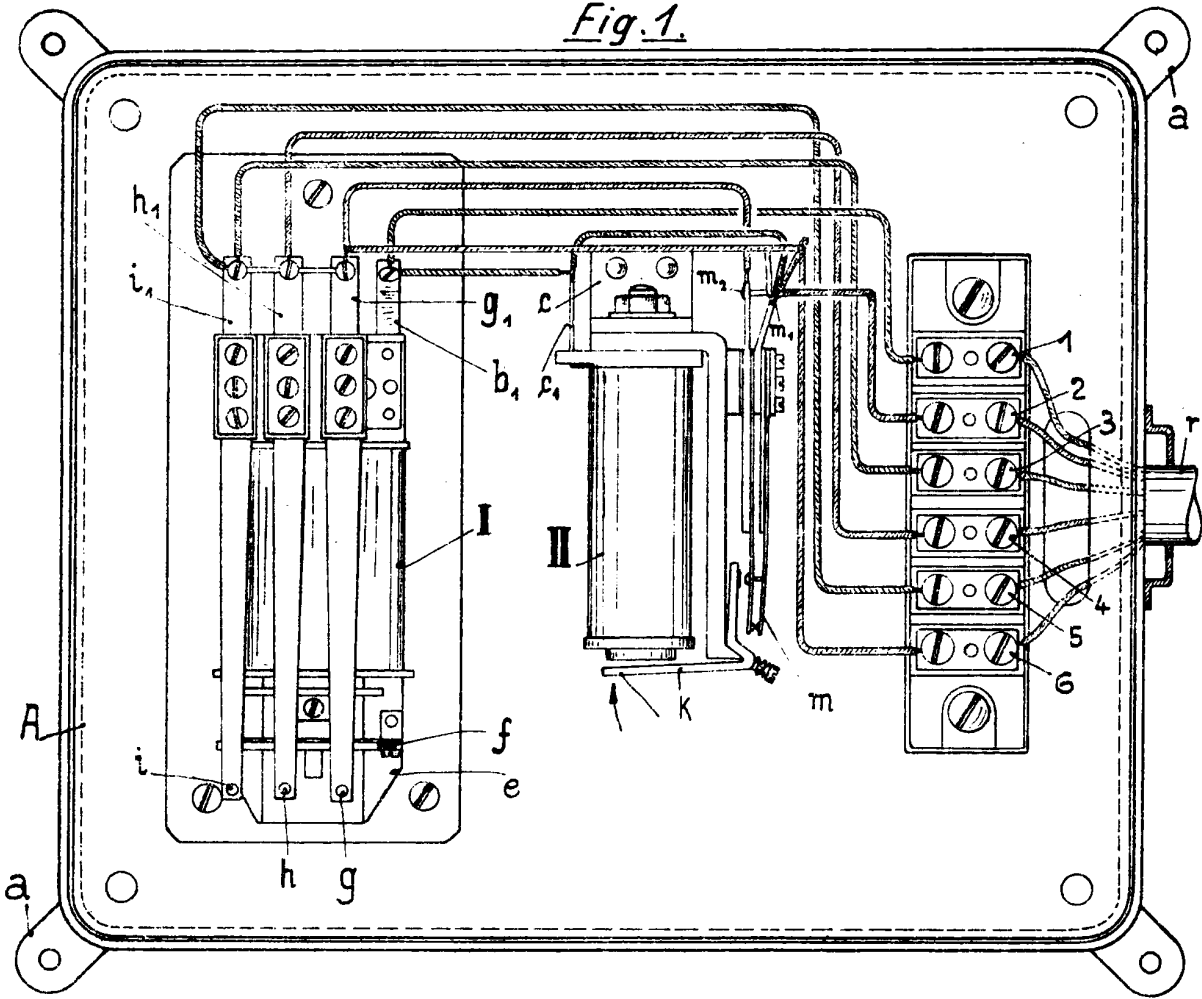
Esta patente recae sobre: "DISPOSITIVO DE SEGURIDAD CONTRA EL ROBO PARA AUTOMOVILES Y AVIONES", como queda descrito en la presente memoria, caracterizado en la anterior Nota, y representado en los adjuntos dibujos.

Madrid 24 de Septiembre de 1934.

Son 3: project



Fig. 1.



Capacita variable  
por Richard Gamm  
Lanzetta

Lon 3! hoja 2º



Fig. 2.

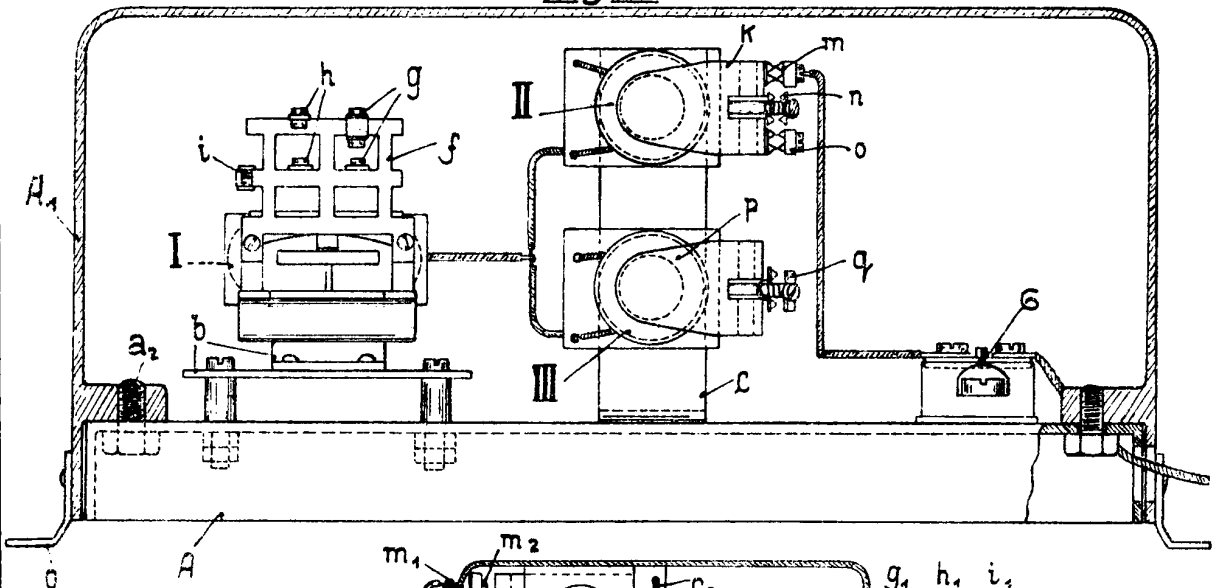
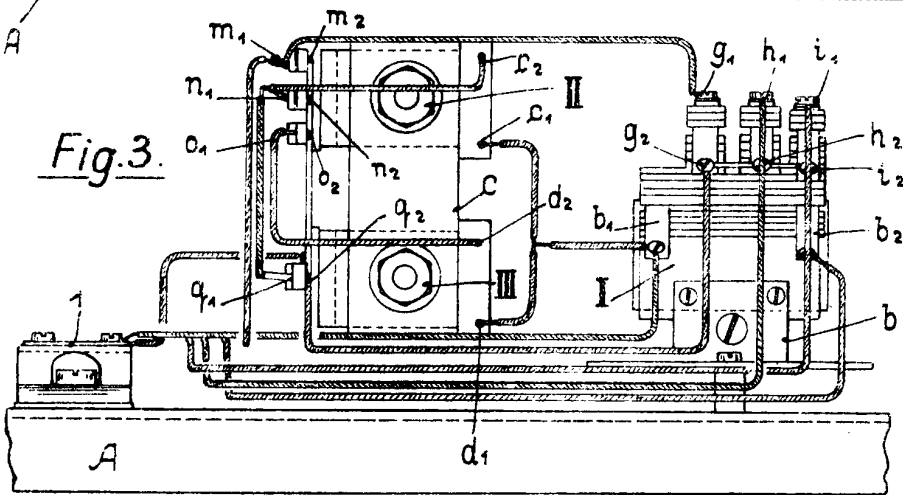


Fig. 3.

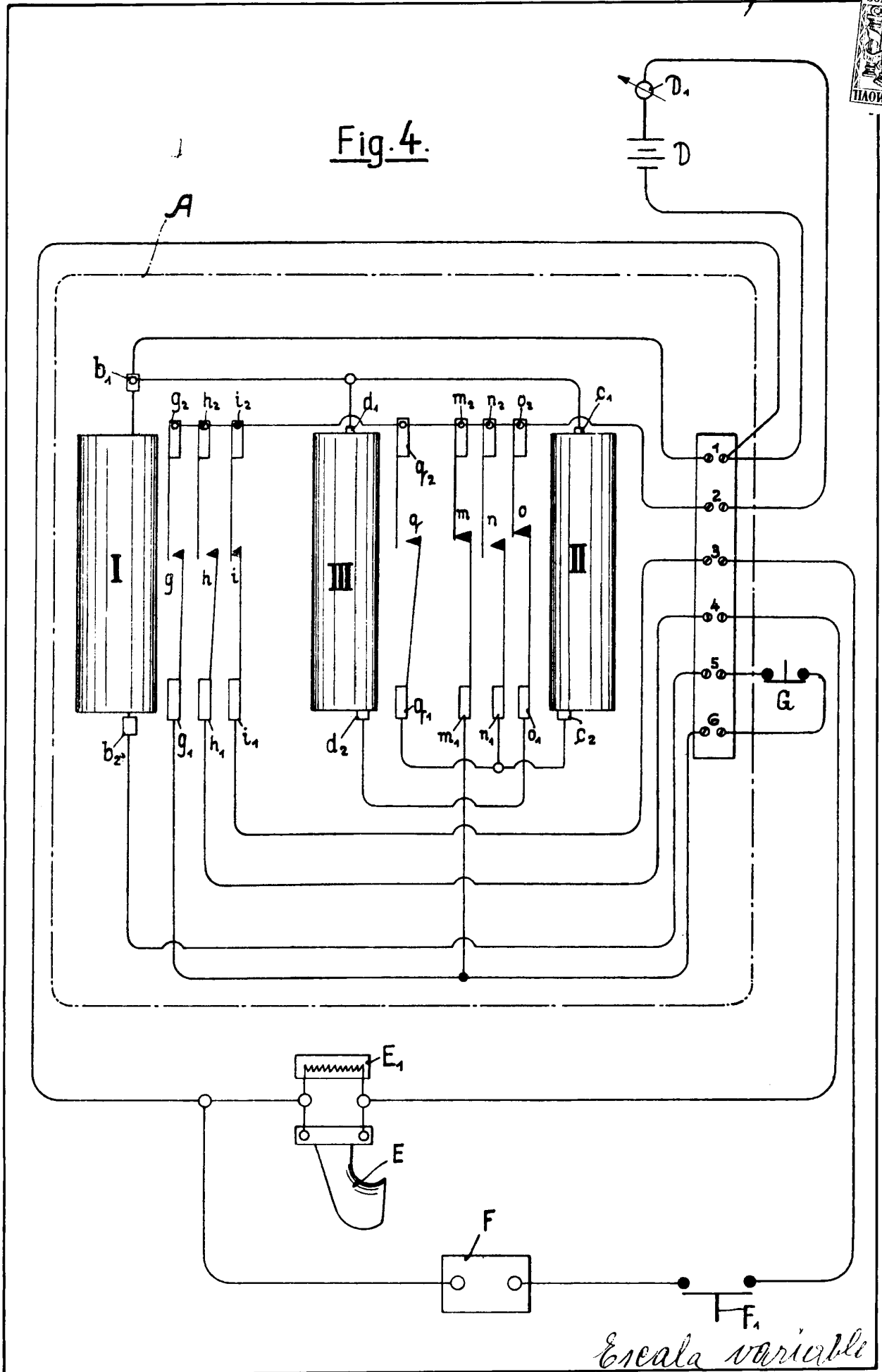


Escala variable  
por Richard Gamm  
Londres

Sen 3: h<sup>o</sup> per 3<sup>o</sup>



Fig. 4.



Escala variable  
por Richard Gann  
*[Signature]*