

1 83433



1 83433

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

por "UNAS MEJORAS INTRODUCIDAS EN APARATOS DE ALARMA DESTINADOS A DENUNCIAR LOS ROBOS DE VEHICULOS", a favor de D. Kazimierz Drogomirecki, de nacionalidad polaca, residente en el N<sup>o</sup> 9 de Morninton Avenue, London W. 14.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

Este invento se relaciona con mejoras introducidas en aparatos de alarma destinados a denunciar los robos de vehículos, así como también cuando el vehículo está siendo manipulado subrepticamente o cuando se trata de ganar entrada en él ilegalmente.

5.

Siendo estas mejoras nuevas y de su propia invención, el recurrente solicita que se le garantice en su propiedad y exclusiva explotación mediante la concesión de la Patente de invención a que se refiere la presente memoria descriptiva.

10.

Uno de los objetivos de este invento es el de que el aparato de alarma, una vez está iniciada, continúe hasta que la cerradura de la puerta del vehículo

se abra.

15. Según las mejoras ideadas, todo aparato de alarma destinado a denunciar robos de vehículos, si es de la clase que comprende un aparato eléctrico de alarma, como una bocina conectada en circuito, con una batería, en el que el circuito del conmutador y los medios de contacto estén dispuestos de forma que se cierran en el caso de que se efectúe una entrada en el vehículo de manera inadecuada o de que se manipule el mismo, el circuito del conmutador deberá estar incorporado a la cerradura de la puerta del vehículo y dispuesto en forma que
20. se cierre cuando dicha cerradura se cierra y se abra cuando se abre ésta. Dicho conmutador comprende un punto de contacto, que forma una parte estable de la cerradura, y otro punto, compuesto de una porción aislante y otra conductora, que forma una parte movable de la cerradura. El punto de contacto se aprieta contra la porción aislante cuando la cerradura de la puerta está abierta y contra la porción conductora cuando la cerradura está cerrada.

30. Para mayor claridad y detalle es oportuno referirnos a los dibujos que a título de ejemplo se adjuntan, los cuales demuestran una materialización preferente de las mejoras inventadas; en dichos dibujos puede verse que:

35. La figura 1ª muestra una vista, seccionada en parte, del agarradero y la cerradura de la puerta del vehículo en posición abierta.

40. La figura 2ª es una sección de la porción central de la figura 1, que muestra la cerradura en posición cerrada.

45. La figura 3ª es una vista seccionada de uno de los medios de contacto en posición de funcionar.

La figura 4ª es una vista seccionada del mismo



medio de contacto de la figura 3 en posición de no funcionar.

50. La figura 5 es un diagrama del alambrado, que muestra un circuito apropiado para el aparato de alarma según las mejoras que nos ocupan.

Haciendo referencia primero a las figuras 1 y 2, el punto de contacto -1-, protegido por una funda aisladora -2-, está contenido en la cavidad -3- del canal interior -4- del agarradero de la puerta. El punto de contacto -1- y la funda aisladora -2- se hallan bajo la influencia de un muelle -5-, mantenido en posición dentro de la cavidad -3- mediante un espigón atornillado -6-.

60. Un cable -7-, sujeto por una pinza -8-, conduce a una terminal -9- que conecta con el punto de contacto -1- mediante un cepillo conductor -10- aislado del canal interior -4- por otra funda aisladora -11-.

65. El punto de contacto es apretado por el muelle -5- contra el elemento móvil -12- de la cerradura, el cual se pone en movimiento haciendo girar el cañón -13- por medio de la llave -14-, ya sea a la posición abierta, como muestra la figura 1, o a la posición cerrada, como muestra la figura 2.

70. Cuando la cerradura se halla en posición abierta, el punto de contacto se aprieta contra un pequeño tope aislante -15- ensamblado en un rincón del elemento móvil -12-. Cuando la cerradura se cierra, el tope inserto aislante -15- se aparta del punto de contacto -1-, lo que permite a este último formar un circuito eléctrico a través de la cerradura y del chasis del vehículo.

75. Haciendo referencia ahora a las figuras 3 y 4, el chasis -16- del vehículo, está provisto, en puntos apropiados, de uno o más medios de contacto. Dichos medios de contacto, se componen de un botón aislante -17-, uno



80. de contacto, se componen de un botón aislante -17-, uno

183433

- de cuyos extremos está rodeado por una funda -18-, provista de un saliente que puede correrse hasta encajar en la abertura de una placa retentiva -19- dispuesta a modo de bandeja. Un muelle -20-, empuja el contacto hacia la izquierda, como muestra el dibujo. La placa -19-, está montada sobre un bloque aislante -21- que se asegura al chasis -16- del vehículo mediante tornillos -22- adecuados, Sujeta a la parte posterior de dicho bloque -21- y rodeando el botón -17-, se encuentra una placa conductora -23- que tiene una terminal -24- destinado a la conexión de un cable -25-. Uno de los tornillos que sujeta la placa retentiva -19- al bloque -21- también tiene forma de terminal, por estar destinado a efectuar en él la conexión de otro cable -26-.
- 85.
- 90.
95. Fácilmente se ve que, cuando el medio de contacto está en la posición que muestra la figura 3, la corriente pasa por el cable -26-, a través de la placa retentiva -19-, del saliente de la funda -18- y de la otra placa -23-, hasta el otro cable -24-. Sin embargo, en la posición que muestra la figura 4, el saliente de la funda -18- no hace contacto con la placa -23- debido a que el resorte -27- hace presión contra el botón -17-. Dicho resorte -27- puede ser una de las puertas del vehículo, una de las orejas de la capota, la puerta del compartimento del equipaje o la del compartimento de la rueda de repuesto. De esta forma, se producirá el contacto siempre que una de dichas puertas o la oreja de la capota se abran. Cuando se trata de un vehículo abierto, uno de los medios de contacto se podrá modificar ligeramente para ser colocado debajo del asiento del conductor, dispuesto de tal suerte que el contacto de opere cuando alguien se sienta en el asiento del conductor.
- 100.
- 105.
- 110.



Haciendo referencia ahora a la figura 5, el diagrama del alambrado muestra dos circuitos. El primer cir-

183433

115. cuito se compone de una batería -28- y una bocina -29- que pueden ser la que en sí emplea el vehículo, además de un par de contactos -30- dispuestos de forma que pueden ser cerrados por un relé -31- y un conmutador -32-. Esta última parte del circuito descrito representa el sistema de contacto mostrado en las figuras 1 y 2.

120. El segundo circuito se compone de la misma batería -28-, la bobina -33- excitadora del relé -31-, uno o más conmutadores -34- conectados en derivación y el otro conmutador -32-. Los conmutadores -34- representan los medios de contacto mostrados en las figuras 3 y 4. El relé -31- es del tipo que, una vez disparado por la energía producida en la bobina -33-, se mantiene disparado hasta ser soltado a mano.

125. Fácilmente se comprende que, mientras la cerradura de la puerta está abierta, ninguno de los dos circuitos arriba mencionados puede completarse, puesto que permanece abierto el conmutador -32-.

130. Cuando la cerradura de la puerta se cierra, el conmutador -32- se cierra también. Por consiguiente, si en estas condiciones se actúa sobre uno de los conmutadores -34-, por ejemplo, levantando la capota del vehículo, manipulando los compartimientos del equipaje o la rueda de repuesto, o forzando una de las puertas del vehículo, se produce energía en la bobina -33-, la cual dispara el relé -31- y cierra el circuito a través de la bocina -29-. Como quiera que el relé -31- se mantiene disparado, la bocina -29- continuará sonando hasta que el conmutador -32- se abra al abrir la cerradura de la puerta del vehículo.

135. Así se comprende que, una vez que este aparato de alarma ha comenzado a operar, solamente puede pararse con el empleo de la llave verdadera del vehículo. De esta forma, se hace imposible que una persona cual-



150. quiera trate de llevarse un vehículo sin estar debidamente autorizado para hacerlo y ni siquiera entre en él.

Habiendo ya descrito y demostrado detalladamente la naturaleza del invento y su forma de funcionamiento, es oportuno consignar que a los efectos legales de la Patente que se solicita serán variables todos cuantos detalles no afecten, alteren, cambien o modifiquen la esencia de las mejoras ideadas.

N O T A.

160. Se reivindica como objeto de esta Patente de invención, con prioridad de la Patente inglesa presentada en fecha 9 mayo 1947, N° 11.236:

165. 1.- Unas mejoras introducidas en aparatos de alarma destinados a denunciar los robos de vehículos, especialmente en los de la clase que comprende un aparato eléctrico de alarma, como una bocina conectada en circuito con una batería, el circuito del conmutador y medios de contacto dispuestos de forma que se cierren en caso de entrada en el vehículo de manera inadecuada o de manipulación del mismo, y que se caracterizan por el hecho de incorporar el circuito del conmutador a la cerradura de la puerta del vehículo quedando dispuesto de forma de que se cierre cuando dicha cerradura se cierra y de que se abra cuando se abre ésta. El hecho de que dicho conmutador comprenda un punto de contacto, que forma parte del elemento estable de la cerradura, y de otro punto compuesto de una porción aislante y otra conductora, que forma una parte del elemento móvil de la misma. Asimismo el hecho de que el punto de contacto se apriete contra la porción aislante cuando la cerradura de la puerta está abierta y contra la porción conductora cuando la cerradura está cerrada.

170. 2.- Las propias mejoras de la reivindicación anterior,



185. caracterizadas por el hecho de que el punto de contacto se proteje por una funda aislante y quede colocado dentro de la cavidad del canal interior del agarradero de la puerta.

190. 3.- Las propias mejoras de las reivindicaciones anteriores, caracterizadas por el hecho de que los medios de contacto, se compongan de un relé dispuesto en forma que se dispare cuando su correspondiente bobina recibe energía, cerrando así un contacto en el circuito y un conmutador, o un conjunto de conmutadores conectados en derivación, los cuales, a su vez, estarán conectados en serie con la bobina productora de energía del relé y dispuestos de forma que se cierren al tratar de entrar indebidamente en el vehículo o manipular con él, siendo dicho relé del tipo que permanece disparado, una vez que su bobina haya recibido energía, hasta ser soltado a mano.

195. Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la Patente de invención definida en las anteriores reivindicaciones, cual objeto es:

200. 4.- "UNAS MEJORAS INTRODUCIDAS EN APARATOS DE ALARMA DESTINADOS A DENUNCIAR LOS ROBOS DE VEHICULOS".

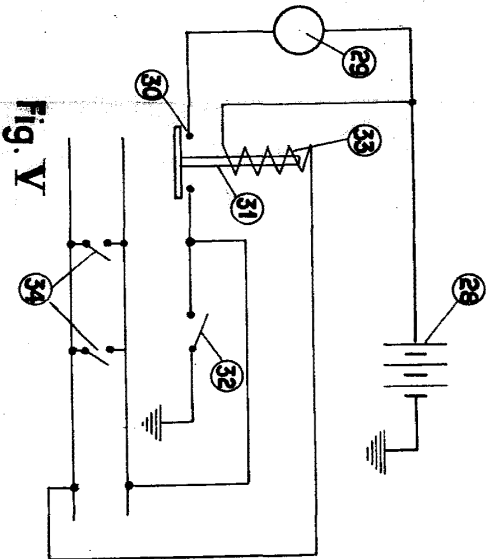
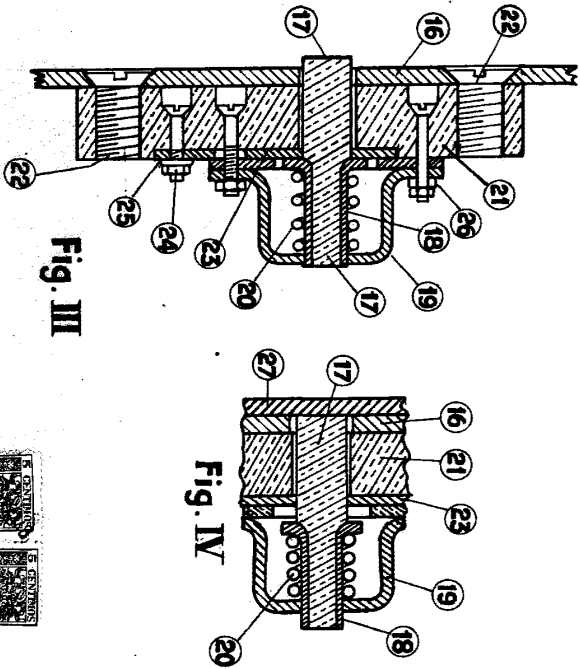
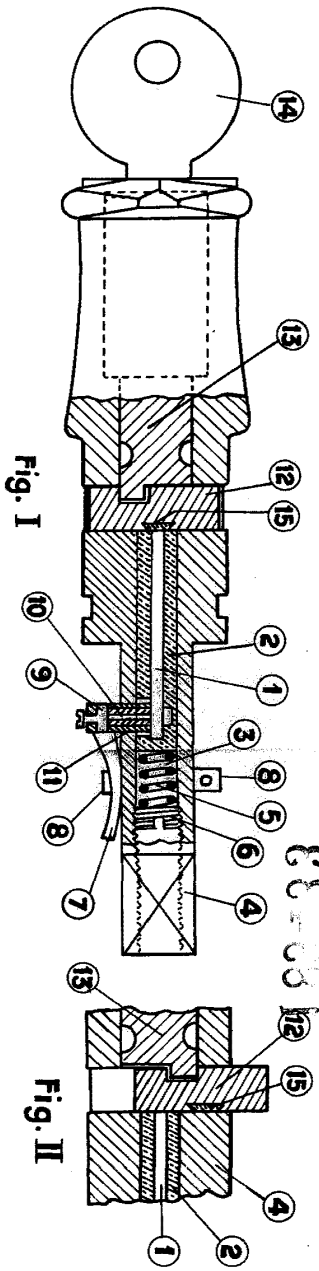
205. Consta la presente memoria de siete hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo adjunto.

Barcelona catorce de abril de mil novecientos cuarenta y ocho.

P. A. de D. Kazimierz Drogomirecki,

L. DURÁN  
P. P.





*Brevetado en germ. 1934.*

L. D. DRÓGOMIRECKI  
P. B.