



ESPAÑA

ES	11	NUMERO	222579	Y
	21			
	22	FECHA DE PRESENTACION		

222579

MODELO DE UTILIDAD



30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
----	---------------------	----	-----------------------------

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
DISPOSITIVO ANTI-ROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES	

71	SOLICITANTE (S)
JULIO CESAR CATTONAR y ERICO BERTOLDO ERGANG	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	FRANKLIN ROOSEVELT 3356- BUENOS AIRES C.F. (Argentina) y Calle ARCOS nº 2365 -tambien de Buenos Aires, respectivamente.
---------------------------	--

72	INVENTOR (ES)
JULIO CESAR CATTONAR	

73	TITULAR (ES)
JULIO CESAR CATTONAR y ERICO BERTOLDO ERGANG	

74	REPRESENTANTE
ENRIQUE RODRIGUEZ RIVAS.y por fallecimiento de este su compañero - D.Pablo Agudo Obregon	



El objeto del presente invento es un dispositivo  
contr al robo de vehículos automóviles, aplicable a cualquie  
ra de ellos sin limitación siempre que este dotado de frenos  
hidraulicos, efectuandose la instalación entre la bomba de  
5 freno y el distribuidor, y que actua de forma que colocado  
en posicion operante, si se acciona el freno por medio de  
pedal, para cualquier emergencia, quedara totalmente sin  
frenos, exponiendose el conductor a un grave accidente.

En una palabra, el mecanismo que nos ocupa com-  
10 porta una traba de tal suerte que una vez accionado el fre-  
no, no permite que este vuelva a funcionar, ya que impide  
el retorno del líquido del freno a la bomba.

Una de las ventajas de este medio es sin duda,  
el que no necesita ninguna fuente de energia tanto externa  
15 como del mismo automovil, o bien algun complemento o acce-  
sorio de los tan conocidos por los especialistas en el hur-  
to de los vehiculos.

Comporta un elemento totalmente nuevo, diferen-  
te, seguro y sobre todo de total ocultación en el coche ca-  
20 si imposible de localizar. Aun asi, es decir, caso de ser  
descubierto resulta practicamente imposible su desbloqueo  
si no se posee el elemento que permita la desvinculación  
con el freno. Otra importante ventaja es su bajo costo  
tanto de adquisición como de montaje.

Adjunto a la presente solicitud se acompaña una  
25 hoja de dibujos en la que a simple titulo de ejemplo, no  
limitativo, se representa una forma preferente de realiza-  
ción, susceptible de todas aquellas variaciones de detalle  
que no supongan alteración fundamental de las caracterís-  
30 ticas esenciales del mismo.



En los referidos dibujos, sus figuras representan como sigue:

FIGURA 1.- Alzado frontal del dispositivo.

FIGURA 2.- Alzado lateral del mismo.

35 FIGURA 3.- Sección longitudinal, alzado lateral quedando a la vista las partes mas importantes del conjunto.

Las figuras han sido dotadas de referencias numericas, efectuandose a continuación una descripción de las mismas con relación a los valores marcados en ellas, asi  
40 como de la relación que guardan entre si y su conjunto.

Hacemos expresa mención de que para casos de vehiculos de doble circuito hidraulico de freno se utilizan equipos con doble cuerpo, señalando estas referencias en relación con sus simétricas, multiplicados por 10 sus valores.

45 La constitución estructural primaria consta de dos porciones -1- y -2-, ambas unidas para formar el todo mediante una rosca. La parte -1- es semejante a un tubo acodado en angulo recto, observandose en ella la pieza -3- que es el cuerpo del tambor de una cerradura tipo yale, a  
50 la que sigue una porcion roscada -4- exteriormente, y una bana lisa -5- asi como una zona mas ancha y algo mayor exteriormente -6-, sobre la cual se encaja -7-. El cuerpo -2- posee un extremo roscado -8- que conectado con -7- es inapreciable, pero en este caso hemos preferido señalarlo.

55 En el extremo roscado -8- queda acoplado el cuerpo cilindrico -9-, hueco interiormente igual que la pieza o cuerpo -1-, continuandose en el tramo -10-. La posición -9- posee un orificio -11- roscado interiormente y en el que se aloja la tuerca -12-. Igualmente el tramo  
60 -10- presenta un extremo -13- abierto y roscado para in-



65 clusión de la tuerca -14-. La figura -2. muestra marcado con una línea de puntos el vastago de la cerradura cuyo tambor -3- asoma por el extremo libre de la pieza. El vástago de esta cerradura -15- posee una muesca -16- que se muestra en la figura 2, dispuesta hacia arriba, y que corresponde a la situación inoperante del mecanismo. Por contraste, la figura 3. nos muestra la muesca -16- hacia abajo y el cuerpo o tambor -3- ha penetrado en el dispositivo trabando el paso del líquido.

70 Es de destacar que el vástago -16- es cilíndrico ligeramente tronco-cónico quedando alojado libremente en el interior del conducto -18-. En la parte -7- del cuerpo -1- se cuenta con un orificio -19- que comunica el cuerpo -20- con el conducto -18-.

75 En la pieza -2- observamos el extremo -8°- roscado exterior, así como un conducto de paredes lisas -28-, el cuerpo -9- de mayor diámetro y el -10- ya mencionado.

80 El pistón -29- cilíndrico albergado en la válvula o cuerpo -28-, arrastra en su carrera a la pieza -39- que centralmente comporta el eje cilíndrico -38- solidario a aquella, y que en situación operante trabara el tambor -15- por su ranura -16- .

85 Según la descripción efectuada, la comprensión del funcionamiento es simple, así el aparato queda conectado entre la bomba de distribución del líquido de frenos y el triple de distribución, así un compartimento de la bomba se conecta mediante el niple -12- y su entrada -11-. En su salida se conecta por -13- y el niple -14-, o en sus correspondientes simétricos. Como decimos, el líquido  
90 do penetra por -12-, sigue por -11- por donde pasa a la



abertura -34- siguiendo por -13-, -14- hasta llegar al  
 triple de distribución. Levantando el pedal del freno el  
 liquido efectua el retorno llevando el mismo camino. Si  
 efectuamos el trabado, o ponemos en funcionamiento nuestro  
 95 dispositivo, dando media vuelta de llave, el rebaje -16-  
 del cuerpo -15- se coloca en posición tal que acepta la  
 inclusión de la lengüeta o elemento -38-, solidario de  
 la pieza -39-, de esa manera al no presionar el piston  
 cilindrico -29- hacia abajo, emerge en la posición indica-  
 100 da o representada en la figura 3., obteniendose que la es-  
 fera -36- obstruye la abertura o canal -34-, impidiendo que  
 el liquido que salió por -14- retorne a la bomba, quedando-  
 se estancado en -34-, trabando el freno y por tanto al vehi-  
 culo. Para la desvinculación de la traba bastara darse me-  
 105 dia vuelta a la llave quedando la muesca en posición opues-  
 ta a la señalada anteriormente quedando suelta la pieza for-  
 mada por el eje -38- y la pieza -39- solidaria a ella, per-  
 mitiendo que el vástago -32- presione sobre la esfera -36-  
 restableciendose el retorno del liquido a la bomba.

110 La forma, los materiales y las dimensiones po-  
 dran ser variables, y en general cuanto sea accesorio y se-  
 cundario siempre que no altere, cambie o modifique la esen-  
 cialidad característica del fin a que ha sido creado.

115 Por último, se declaran de novedad en todo el  
 Territorio Nacional las siguientes particularidades carac-  
 terísticas sobre las cuales ha de recaer la CONCESION del  
 privilegio de MODELO DE UTILIDAD que se solicita por  
 veinte años, de acuerdo con el vigente Estatuto que rige  
 sobre Propiedad Industrial.

120 = = = = =



N O T A S

D E

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

=====

125 PRIMERA.- Por " DISPOSITIVO ANTI-ROBO PARA  
 VEHICULOS AUTOMOVILES ", caracterizado por constituirse  
 a partir de dos elementos huecos, cilindricos, que se unen  
 a traves de una rosca para formar un todo, una de cuyas  
 partes toma la forma de un tubo acodado en angulo recto,  
 130 presentando una rama mas larga que la otra y poseyendo  
 exteriormente, esta rama, un tramo roscado al que sigue  
 otro tramo mas corto, continuandose a esto otra porción  
 tambien lisa, exteriormente mas ancha y de diámetro lige-  
 ramente superior que el resto de la rama larga descrita,  
 135 la cual alberga en su interior un tambor de cerradura tipo  
 yale-principalmente- cuyo vástago es sencillamente seme-  
 jante a un cono truncado de gran altura con relación al  
 diámetro de su base mayor, emergiendo de la porcion lisa  
 exteriormente, y con un diametro mayor, la rama mas corta  
 140 del angulo que toma exteriormente la forma de un caño corto,  
 presentando el diámetro de su conducto interior, mayor que  
 el diámetro del exterior de la rama mas larga, comunicando-  
 se ambos conductos por un orificio de menor diámetro que  
 el del resto del conducto , y que presenta el extremo opues-  
 145 to al de su conjunción a la rama mas larga, con rosca inte-  
 rior en una cierta longitud, albergando este elemento entre  
 el orificio que comunica a ambos conductos interiores, y el  
 extremo roscado interior, una pieza cilindrica de menor diá-  
 metro que el del orificio mencionado, la cual porta una  
 150 arandela normal a su eje longitudinal y fija a la misma



que la divide en dos porciones de diferente longitud, asi  
como un resorte, uniendose a este elemento para formar el  
todo el otro elemento recto, hueco y cilindrico, el cual  
posee un extremo roscado para ajuste perfecto con el ex-  
tremo interior del otro, al que le sigue un tramo de mayor  
diámetro exterior que la porcion roscada, asi como a este  
le sigue otro tramo tambien fijo y de menor diámetro exte-  
rior que el anterior, pero de mayor longitud, siendo el  
conducto interior de este elemento liso en una porcion y  
roscado con diámetro igual al del conducto, comunicandose con  
el exterior de la porción lisa del conducto e inmediatamente  
antes del orificio que lo comunica con la roscada inte-  
riormente, por medio de otro conducto y tambien a través  
de un orificio de diámetro menor que el suyo cuyas paredes  
están roscadas, estando practicado este conducto en el  
tramo de mayor diámetro comprendido entre la porcion ros-  
cada exteriormente y el extremo de menor diámetro y mayor  
longitud, el cual alberga en su interior, en su porcion  
en que el mismo posee las paredes lisas, sendos pistones  
en su parte superior, y bajo ellos esferas de mayor diá-  
metro o volumen que el diámetro del orificio que comunica  
ambos cuerpos a traves de los conductos, asi como sendos  
resortes o muelles de tensión y recuperación.

SEGUNDA.- Por "DISPOSITIVO ANTI-ROBO PARA VEHICU-  
LOS AUTOMOVILES ", segun reivindicación primera, caracteri-  
zado ademas porque porque el vastago de la cerradura, en  
una zona muy próxima a su extremo interior, posee una ranura  
o muesca cuya profundidad alcanza su eje longitudinal, y  
cuya longitud abarca un arco equivalente a un tercio del  
total de su circunferencia.





otra de dibujos para mejor comprensión del objeto descrito.

Madrid, veintiseis de Julio de mil novecientos  
senteta y seis.

P.A. de los Sres. CATTONAR y ERGANG

215.-

PABLO AGUDO OBREGON, por su compañero  
recientemente fallecido.  
E= RODRIGUEZ RIVAS

CR/Jr.  
~~CR/Jr.~~

D. JULIO CESAR CATTONAR Y  
D. ERICO BERTOLDO ERGANG

HOJA UNICA (DOBLE)

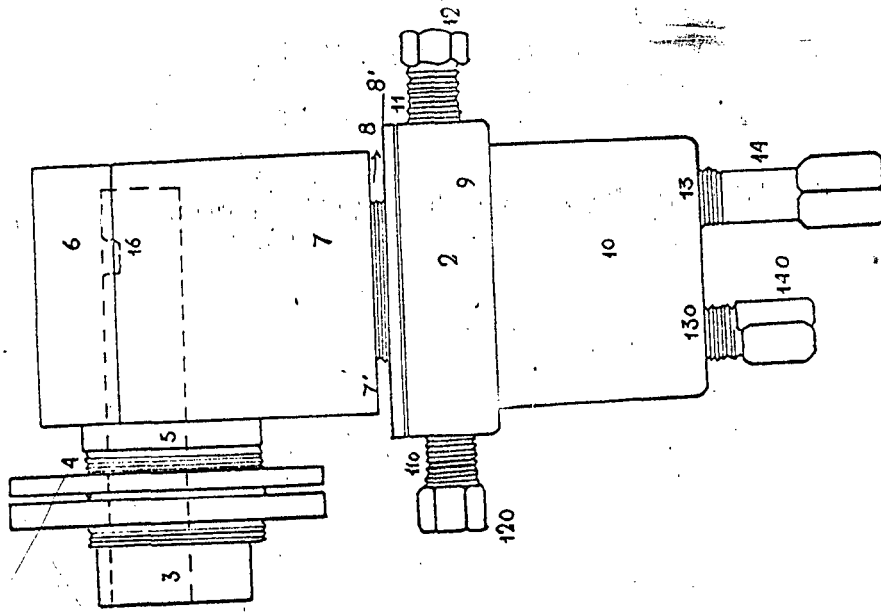


FIGURA 2

ESCALA VARIABLE

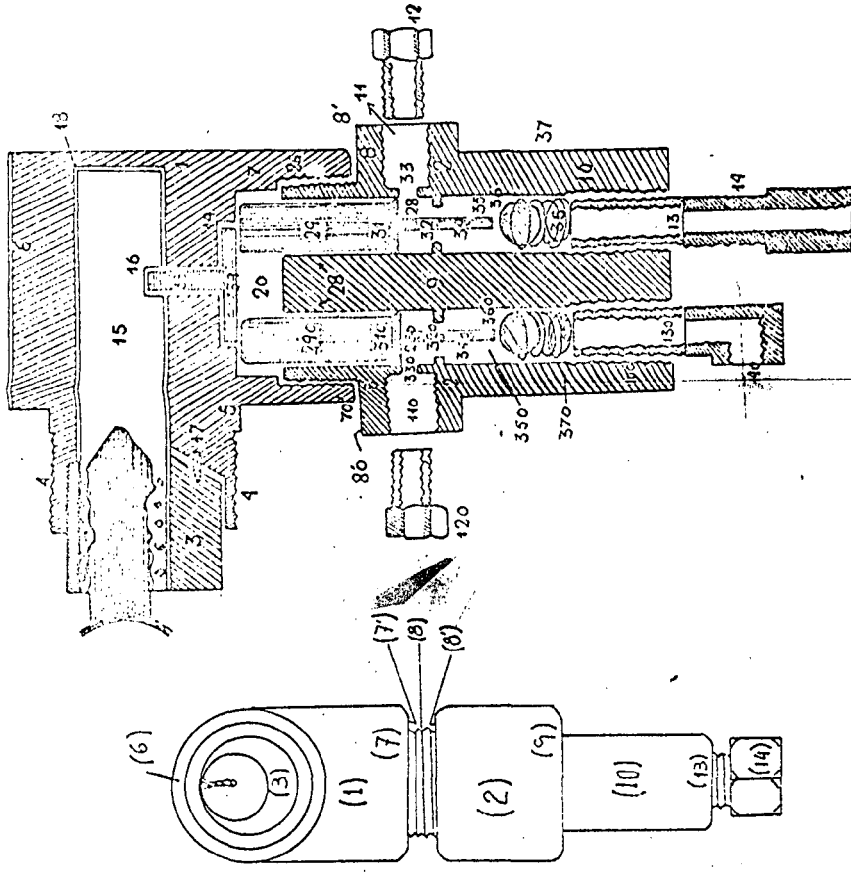


FIGURA 1

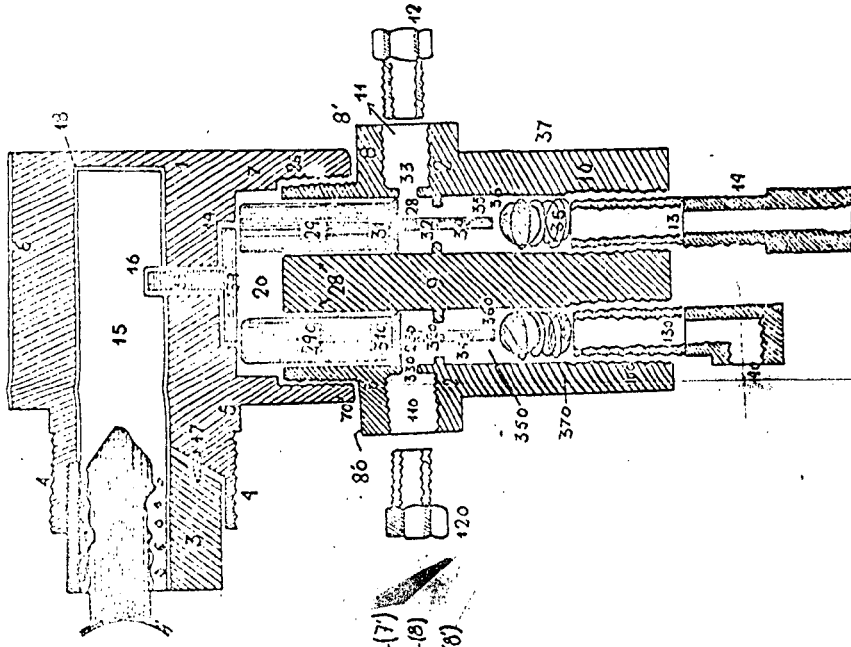


FIGURA 3



Madrid, 26 Julio de 1.976  
Por su empeño fallecido.  
Enrique Rodriguez Rivas.  
P. Agudo Obregon.

*Handwritten signature*