

AÑO 1.958

Expediente núm.



244561

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

PATENTE DE Invención.

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una **PATENTE DE** Invención. por 20 años, en España

a favor de

D. Antonio Augusto G. G. y D. Belinda Martins de nacionalidad
Española.

Pachanguasa. domiciliado en Puerto (Principal)

calle de Bonjard In. núm. 454

por:

INSTITUTO ESPAÑOL DE PATENTES Y MARCAS

Nº 10316

Agente Sr. D. Francisco Javier Plaza

244561



244561

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE UNA PATENTE DE INVENCIÓN POR VARIOS AÑOS EN ESPAÑA A FAVOR DE DON ANTONIO
AUGUSTO DE OLIVEIRA Y DON BERNARDO MARTINS PEREIRA, SEBOS DE NACIONALIDAD POR-
TUGUESA, RESIDENTES EN RUA DE BONJARD III, 434, LISBOA (PORTUGAL)

sobre:

"NUEVO SISTEMA DE ALARMA ANTI-ROBO PARA VEHICULOS".

244561



5.- Con la presente solicitud se trata de proteger un nuevo sistema de alarma anti-robo para vehículos, con el cual se consiguen grandes ventajas ante lo que actualmente se conoce, siendo su accionamiento totalmente eléctrico, produciéndose el aviso necesario mediante su acción para el apercibimiento del robo que se lleva a cabo en el vehículo.

Para mejor comprensión de la descripción que sigue, se adjuntan dibujos a los cuales se hará constante referencia a lo largo de la misma, siempre a título de ejemplo no limitativo.

10.- Las Figs. 1ª, 2ª, 3ª., 4ª, 5ª y 6ª., representan vista en planta superior del sistema, detalles laterales, vista del esquema por su parte inferior, y por último sendas vistas **laterales**

15.- Consiste la presente invención en un nuevo sistema de alarma anti-robo para vehículos, caracterizado porque consta de dos grupos dobles de bobinas eléctricas (1-1') y (2-2') cuyos núcleos en ellas introducidos (3 y 4) son comunes y móviles, lo que permite a los respectivos núcleos tener un movimiento de vaivén.

20.- El núcleo (3) está ligado en ambas extremidades a dos contactos metálicos de función de anclaje que se destinan a ligar o desligar el circuito eléctrico entre los contactos (5 y 6) semejantes posición se aprecia en el corte de la Fig. 5ª.

25.- El núcleo (4) está ligado en una de sus extremidades a un contacto metálico de función de anclaje, cuya función es desligar o ligar el circuito eléctrico solo del contacto (7) según Fig. 6ª.

30.- Consta además de una bobina transversal (8) cuyo núcleo (3) conserva la unión del circuito eléctrico entre el contacto (6) y el borne (9).



La alimentación se realiza por la propia batería del vehículo por el borne (10) con corriente positiva cuyo borne es unido a la estructura metálica (11) que a su vez alimenta eléctricamente los entresijos de los bornes (12-13-14-15) y a la bobina transversal (8) quedando con la corriente eléctrica los núcleos (3) y del grupo de bobinas (2 y 2'), teniendo estos núcleos la función de ligar la corriente alternativamente a los contactos (5 y 6) del grupo de bobinas (1 y 1') una vez el núcleo toca el contacto (6), operación hecha por el grupo del circuito por el borne (16) que recibe corriente negativa, hará ligar directamente la batería a los órganos de inflamación del motor del vehículo quedando por esta función el sistema anti-robo sin corriente eléctrica en la red de alarma.

Después el vehículo completamente cerrado y fuera de él por unión (del contacto exterior) que está unido al borne (15') y núcleo (3) será fijado al contacto (5) y éste ligará la corriente a la estructura metálica del grupo de bobinas (2 y 2') fijando ésta su carga y transmitiendo al núcleo (4) corriente eléctrica que permitirá enseguida la llamada hecha en la bobina (1') empujar el núcleo (4) al contacto (7), hecha ésta función por el borne (17) este ligará al borne (18) que unirá directamente la corriente a la red de alarma o claxon, luces, faros. Esta alarma se dejará de efectuar enseguida cuando el borne de reposición (16) que es alimentado por corriente eléctrica negativa cierra el circuito de la bobina (1) quedando nuevamente el núcleo (3) en el contacto (6) que está unido al borne (19) que nuevamente dará corriente eléctrica al motor.

El borne (17) que se encuentra unido a la entrada de la bobina (2') atraerá al núcleo (4) que se fijará o se arrastrará del contacto del borne (7) quedando en ésta operación alimentada la red de alarma.



244561

La bobina transversal (8) ligada en paralelo con la bobina (1) comenzará el movimiento de vaivén del núcleo (3) con el núcleo correspondiente a la bobina (8) y que permitirá garantizar la posición del núcleo (3) en unión directa con el borne (19) que asegura la alimentación de la batería al motor.

5.-

Las ventajas de la presente solicitud se deducen de lo anteriormente expuesto.

Si bien la forma de ejecución aquí descrita constituye aplicación preferente de la presente invención, podrán introducirse modificaciones de forma y de detalle sin que por ello se altere la esencialidad de la misma, la cual se reivindica en la siguiente

10.-

H O R A

En resumen, la presente solicitud recorre sobre las siguientes reivindicaciones:

15.-

1ª.- Nuevo sistema de alarma anti-robo para vehículos, caracterizado porque consta de un grupo de bobinas dobles eléctricas, cuyos núcleos en ellas introducidos son comunes y móviles, lo que permite a los respectivos núcleos tener un movimiento de vaivén.

20.-

2ª.- Nuevo sistema, según la reivindicación anterior, caracterizado porque los núcleos de las bobinas tienen sus extremidades ligadas a unos contactos de arrastre que permiten cerrar o cortar corrientes eléctricas.

25.-

3ª.- Nuevo sistema, según las reivindicaciones anteriores caracterizado porque la acción de la alarma solo cesa con el uso de un contacto móvil en lugar variable y secreto.

30.-

4ª.- Nuevo sistema, según las reivindicaciones anteriores caracterizado porque la bobina transversal mantiene en posición su núcleo conservando la unión del circuito del motor.



44561

5ª.- NUEVO SISTEMA DE LAMINA ANTI-ROBO PARA VEHICULOS.

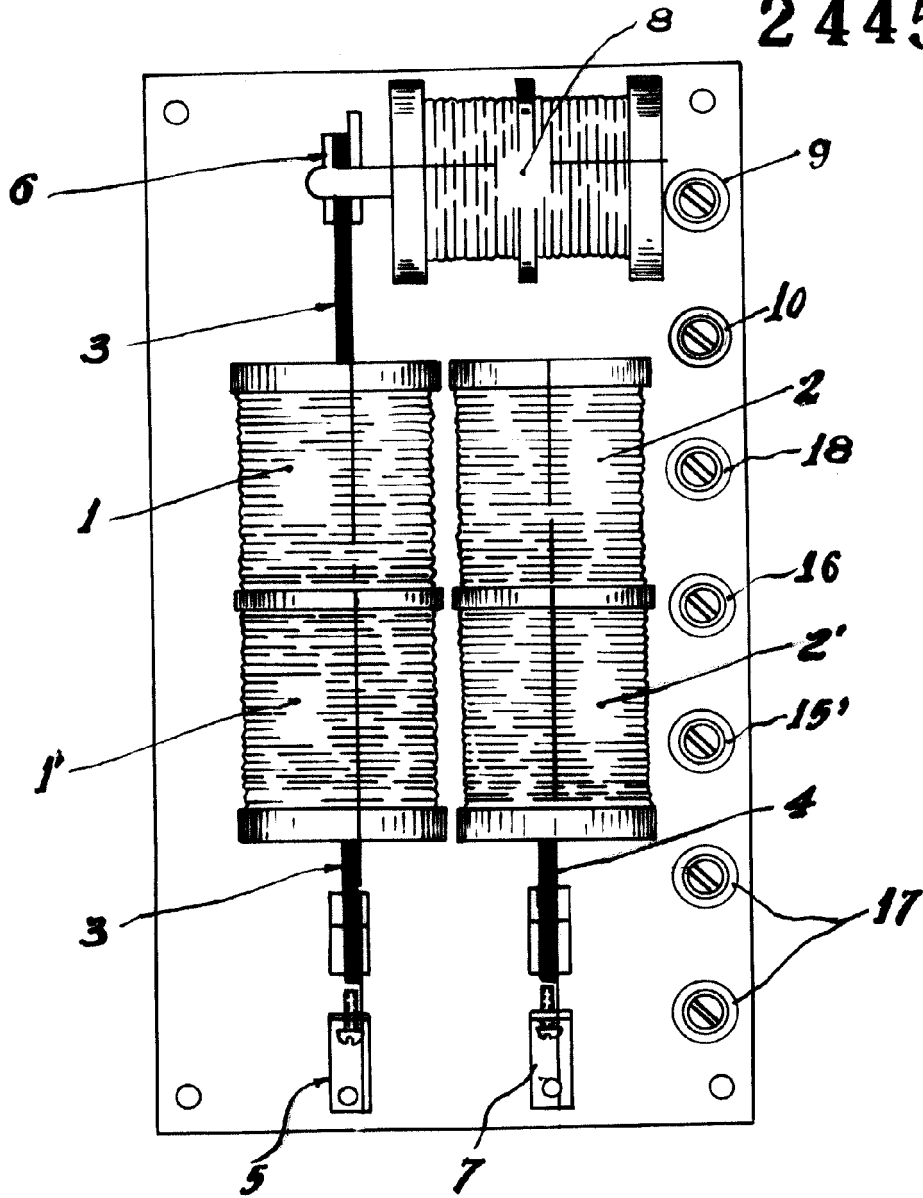
Según se describe en la presente memoria que consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos.

Madrid a 8 de octubre de 1958

Fig. 1



244561



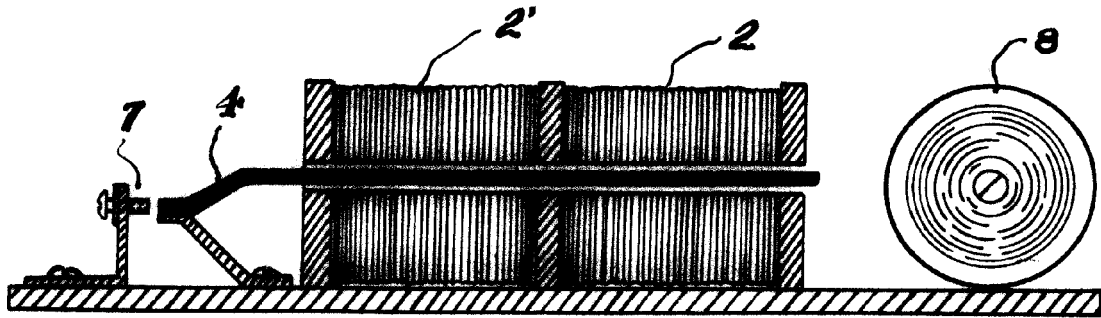
ESCALA VARIABLE

8 OCT. 1900

5

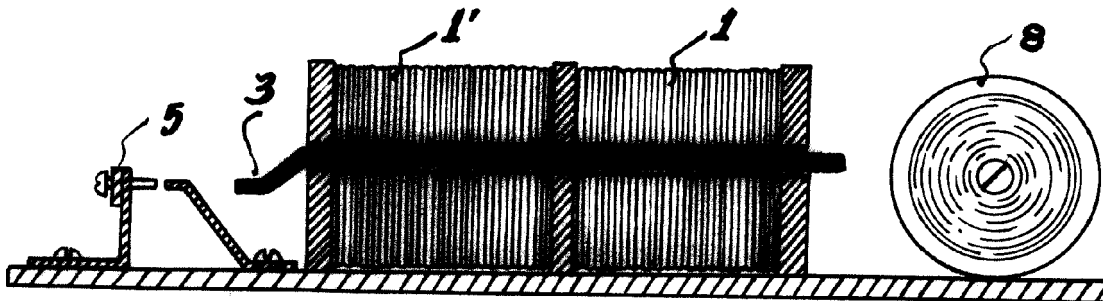


Fig. 2



244561

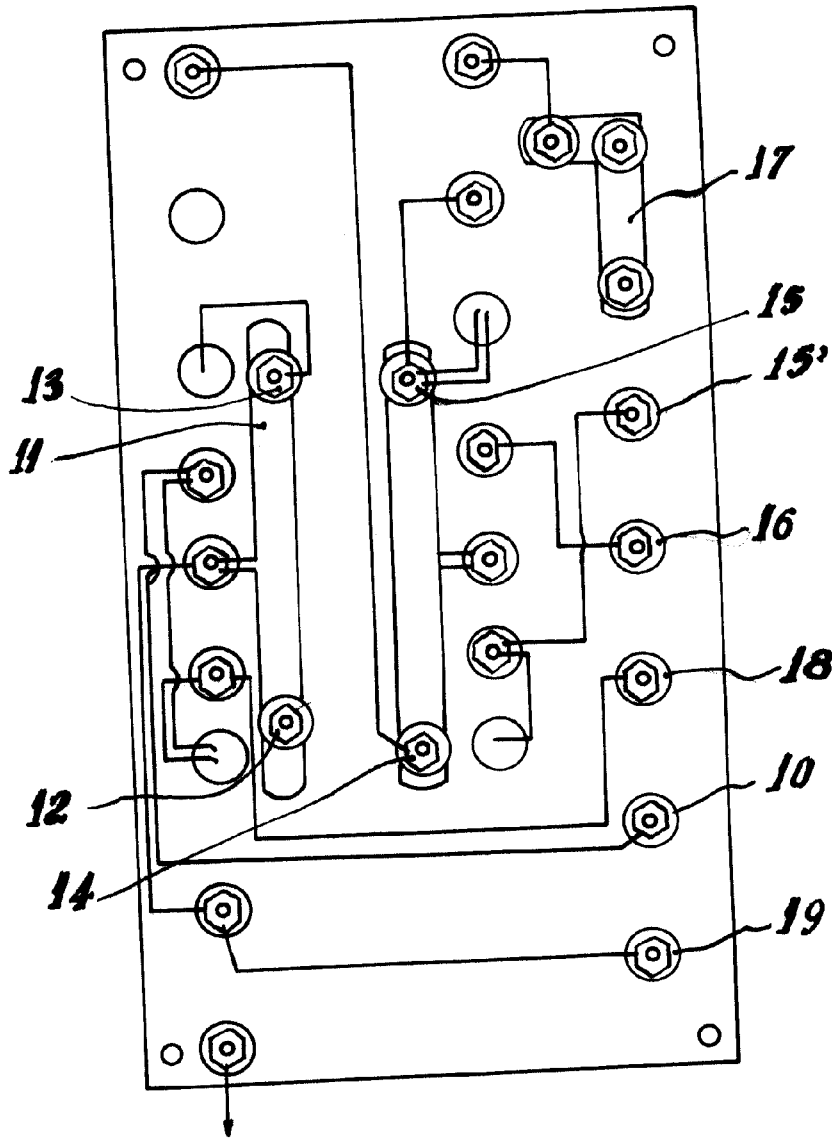
Fig. 3



ESCALA VARIABLE



Fig. 4



244561

ESCALA VARIABLE



Fig. 5

244561

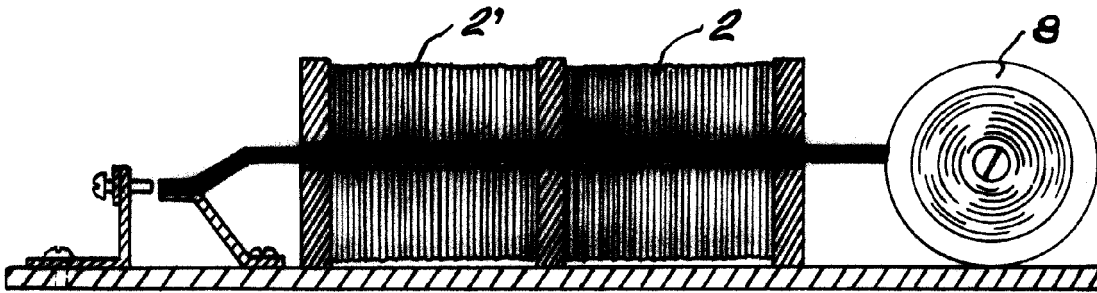
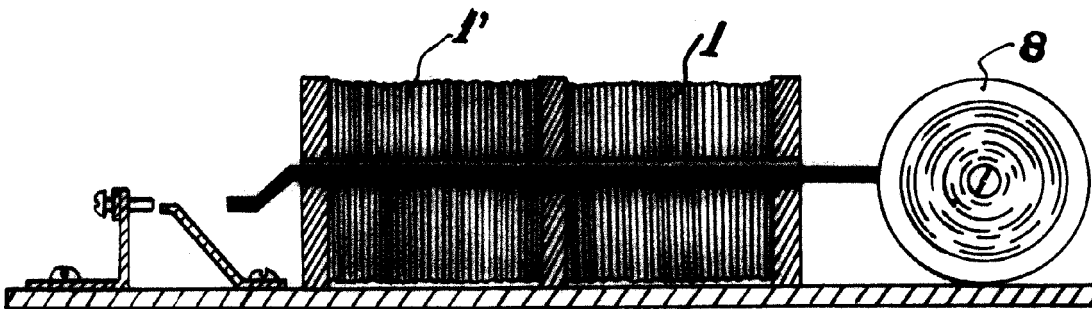


Fig. 6



ESCALA VARIABLE

800
7