

1951

El Modelo de Utilidad al que corresponde éste memoria descriptiva trata de un aparato antirrobo para vehículos, de sencilla instalación y manejo, que resulta además de una gran eficacia, siendo su principal objeto conseguir el bloqueo del circuito de frenos ante cualquier intento de robo mediante la paralización del sistema de circulación del líquido de frenos, con lo que quedan frenadas las cuatro ruedas del vehículo y sin posibilidad de poner éste en marcha hasta proceder al desbloqueo de dicho circuito.

- 5.- El aparato se sitúa entresacado en la salida de la bomba de frenos, lo que permite regular éste sistema a través de una llave en forma tal que en posición de apertura queda abierto el circuito y permitido el paso libre del líquido de frenos y en posición de cierre queda bloqueado dicho circuito al pisar el pedal del freno, ya que el líquido tiene entrada pero no puede retornar a la bomba al ser impedido el retroceso por el mecanismo obturador que se ha previsto en el aparato con dicho cometido funcional.
- 10.-
- 15.-

Para hacer más fácil la comprensión de la descripción de éste aparato se acompaña a la memoria un juego de dibujos que representa un ejemplo de ejecución preferido en el que naturalmente podrán ser introducidas todas cuantas modificaciones no influyen alterándolas ninguna de sus características esenciales.

En los dibujos:

- 20.- La figura 1ª muestra la vista en sección vertical del aparato objeto de la solicitud, incluido en el interior de su carcasa con todos los elementos que lo constituyen.
- 25.-

La figura 2ª, es la vista independiente del pistón inte-

rior.

30.- La figura 3ª muestra el mismo pistón de la figura anterior en vista desde el lado opuesto (posterior) al de la figura anterior.

La figura 4ª es un detalle en perspectiva y de conjunto del aparato.

35.- Haciendo referencia al ejemplo que se representa en los dibujos, el aparato antirrobo para vehículos objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad está constituido esencialmente por un tubo circular -1-, en el interior del cual se alojan todos los mecanismos del aparato, estando sellada una de las partes.

Este tubo lleva en el centro un orificio y otro en su costado para permitir la circulación del líquido de frenos cuando no está bloqueado.

45.- En el interior del tubo se aloja un pistón -2-, preferiblemente del mismo material que el tubo -hierro fundido-, cuyo pistón está provisto en su parte inferior de un orificio que penetra hasta su mismo centro, así como de dos orificios laterales -4- que se unen con el central formando todos juntos en su recorrido un sólo circuito. Uno de los orificios laterales tiene el mismo diámetro que el orificio central mientras el otro -3- tiene un mayor diámetro y en él se aloja un muelle -5- y una bola de acero -6- que actúa como válvula de retención, estando regulada su presión para cumplir su función, a través de un nipper -12-.

55.- La parte superior del pistón está provista de una ranura

60.- re -7-, de anchura y profundidad convenientes, en la que encaja una pletina -8-, que parte solidariamente unida al émbolo -9- de una llave -10-, situada exactamente al finel de la carcasa y a través de la cual se consigue el movimiento rotatorio del pistón, necesario para conseguir la obturación del orificio de salida del líquido de frenos a través de la bola -6-.

Al exterior de la carcasa se han previsto roscas para unir entre sí todos los accesorios internos, imposibilitando cualquier posible desplazamiento que pudiera impedir o dificultar el funcionamiento.

70.- En las figuras, la referencia -11- corresponde al orificio de salida del líquido de frenos que va a todo el circuito original del automóvil.

75.- En el orificio -4- se ha dispuesto la colocación de un anillo de estanqueidad, preferentemente de neoprén, que evita la pérdida de líquido de frenos hacia el exterior.

80.- Descrito suficientemente el objeto de éste Modelo de Utilidad sólo queda añadir que serán variables todas las condiciones que no alteren o tengan influencia en la esencialidad, pudiendo afectar a cambios de forma, materia empleada en la fabricación, dimensiones y en general a todas las que tengan un carácter accesorio o complementario, debiendo quedar íntegramente comprendidas en la protección que se solicita.



REIVINDICACIONES

85.- 1ª.- APARATO ANTIRROBO PARA VEHICULOS, caracterizado por comprender un tubo circular, en el interior del cual se aloja un pistón que está provisto en su parte inferior de un orificio penetrante hasta el centro del cuerpo, así como de dos orificios laterales, estando todos ellos unidos en su recorrido para formar un único circuito, siendo uno de los orificios laterales del mismo diámetro que el central mientras que el otro tiene un mayor diámetro, alojándose en el mismo una bola de acero, presionada por un muelle, que actúa como válvula de retención del líquido de frenos, siendo regulada la intensidad de su presión a través de un nipper.

95.- 2ª.- APARATO ANTIRROBO PARA VEHICULOS, según la 1ª reivindicación, caracterizado porque la parte superior del pistón está provista de una ranura de anchura y profundidad adecuadas en la que encaja una pletina solidaria por su otro extremo al émbolo, con una llave situada al final de la carcasa a través de la cual se consigue el movimiento rotativo del pistón.

100.- 3ª.- APARATO ANTIRROBO PARA VEHICULOS, según las reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizado porque el orificio de salida del líquido de frenos está provisto de un anillo de estanqueidad, preferiblemente de neoprén, para evitar fugas al exterior cuando se produce el bloqueo del circuito.

105.- 4ª.- APARATO ANTIRROBO PARA VEHICULOS.

644 1981

5.

se describe y reivindica en la presente memoria, que consta de cuatro hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y la presente, así como de una hoja doble de dibujos que la ilustra.

Madrid, 6 ABR. 1981

A large, dark, handwritten scribble or signature that is heavily obscured by multiple overlapping lines, making the original text illegible. It appears to be a signature or initials written in ink.

6441981

FIG. 1

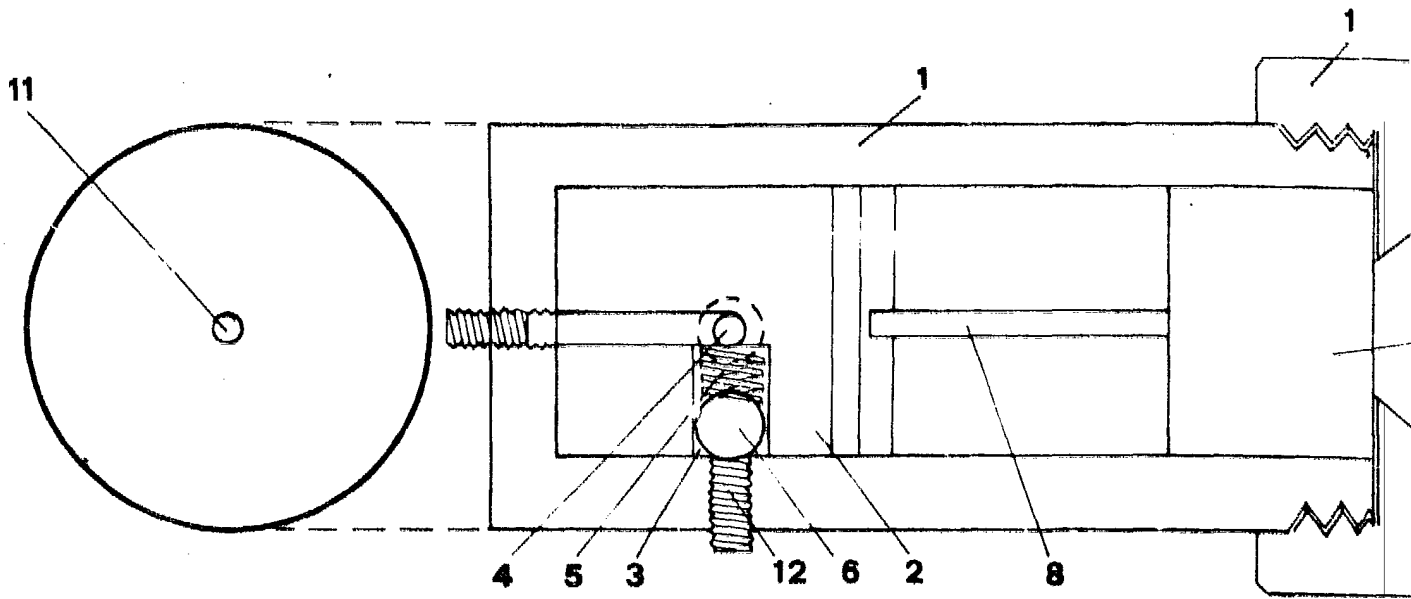
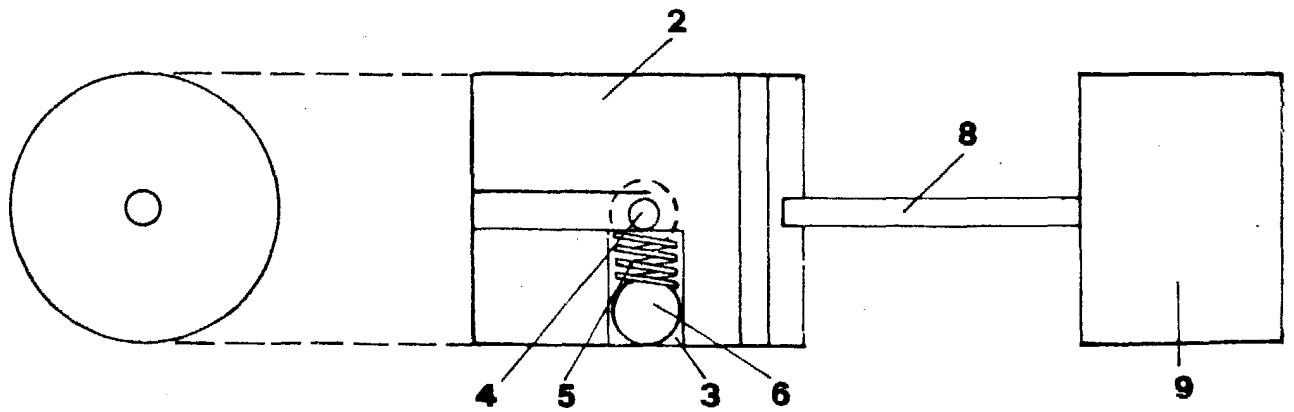


FIG. 2



1001

FIG. 3

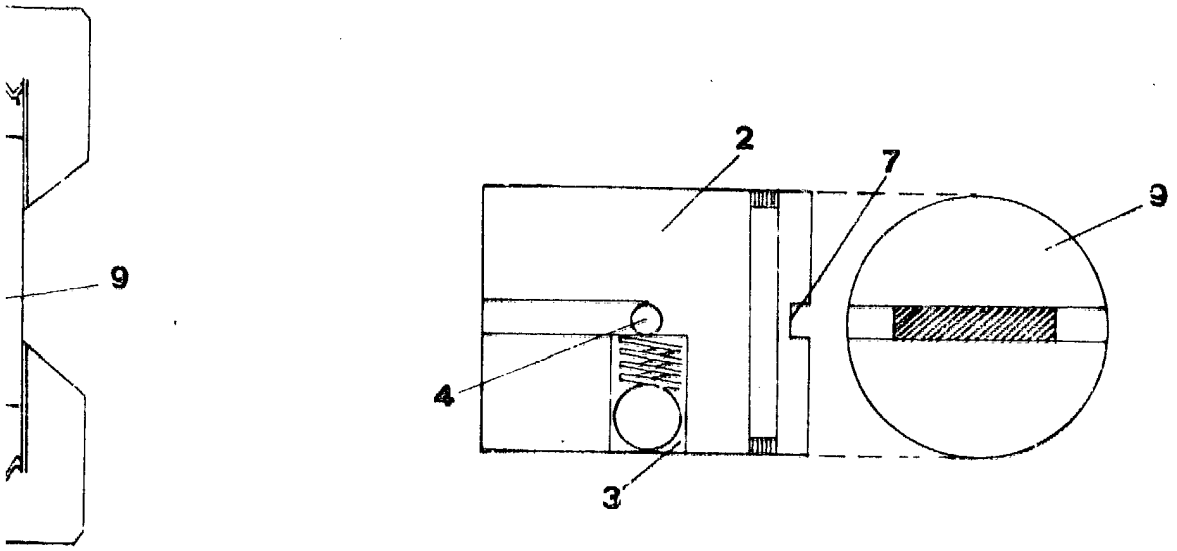
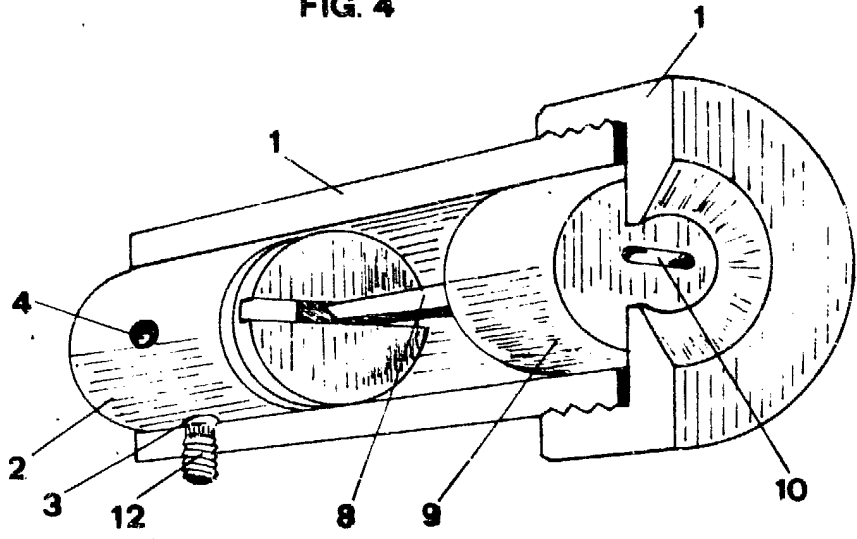


FIG. 4



ESCALA VARIABLE
MADRID 6 ABR. 1981

A handwritten signature and several scribbles are present in the bottom right corner of the page.