KONINKRIJK BELGIE

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

UITVINDINGSOCTROOI

PUBLICATIENUMMER : 1010850A3

INDIENINGSNUMMER : 09700034

Internat. klassif. : B60P

Datum van verlening : 02 Februari 1999

De Minister van Economische Zaken,

Gelet op de wet van 28 Maart 1984 op de uitvindingsoctrooien inzonderheid artikel 22;
Gelet op het Koninklijk Besluit van 2 December 1986, betreffende het aanvragen, verlenen en in stand houden van uitvindingsoctrooien, inzonderheid artikel 28;

Gelet op het proces-verbaal opgesteld door de Dienst voor Industriële Eigendom op 14 Januari 1997 te 15u30

BESLUIT :

ARTIKEL 1.- Er wordt toegekend aan : AGRI VENTURES INTERNATIONAL S.A., naamloze vennootschap
Poorthoflaan 15, B-2180 EKEREN(BELGIË)

vertegenwoordigd door : DONNE Eddy, BUREAU M.F.J. BOCKSTAEL, Arenbergstraat, 13 - B 2000 ANTWERPEN.

een uitvindingsoctrooi voor de duur van 20 jaar, onder voorbehoud van de betaling van de jaartaksen voor : INRICHTING VOOR HET TRANSPORTEREN VAN WAARDESTUKKEN.

ARTIKEL 2.- Dit octrooi is toegekend zonder voorafgaand onderzoek van zijn octrooieerbaarheid, zonder waarborg voor zijn waarde of van de juistheid van de beschrijving der uitvinding en op eigen risico van de aanvrager(s).

Brussel, 02 Februari 1999
BIJ SPECIALE MACHTIGING :

L. WUYTS
ADVISEUR

09700034 A3

Inrichting voor het transporteren van waardestukken.

Deze uitvinding heeft betrekking op een inrichting voor het transporteren van waardestukken, waaronder in de eerste plaats geld dient te worden verstaan, doch meer algemeen ook andere waardestukken worden bedoeld, zoals juwelen, edelstenen, edele metalen, waardepapieren enzovoort.

De uitvinding beoogt hierbij een inrichting die bedoeld is voor het veilig transporteren van dergelijke waardestukken over de openbare weg.

Het doel van de uitvinding bestaat erin een inrichting te bieden die zodanig is opgebouwd dat het ontvreemden van de waardestukken door middel van een gewapende overval vrijwel onmogelijk wordt gemaakt.

Hiertoe heeft de uitvinding een inrichting voor het transporteren van waardestukken tot voorwerp die het kenmerk vertoont dat zij minstens bestaat uit een voertuig dat voorzien is van een laadruimte met hierin aanbrengbare, respectievelijk hieruit wegneembare houders voor waardestukken en middelen om deze houders in de laadruimte op te nemen en respectievelijk hieruit af te voeren.

Bij voorkeur vertoont de inrichting verder het kenmerk dat zij minstens één station omvat voor het lossen en/of laden van dergelijke houders; en dat de voornoemde middelen om de houders in de laadruimte op te nemen en respectievelijk hieruit af te voeren bestaan uit transportmiddelen voor de houders, die toelaten een verbinding te vormen tussen zulk station en de laadruimte van het voertuig om zodoende de

houders van de laadruimte in het station te brengen en/of om de houders van het station in de laadruimte te brengen.

Door de aanwezigheid van de voornoemde transportmiddelen kunnen de voornoemde houders zonder tussenkomst van een persoon worden geladen en/of gelost, waardoor deze handeling niet meer door de begeleider of de bestuurder van het voertuig dient te worden uitgevoerd. Door de directe en automatische overdracht van de houders tussen de laadruimte en een station, ontstaat de mogelijkheid om bijzonder zware en stevige houders aan te wenden die moeilijk kunnen weggenomen en gekraakt worden in het geval van een brutale overval.

Bij voorkeur omvatten de transportmiddelen een poort ter hoogte van de buitenwand van het voertuig, alsmede een overeenstemmende poort in een wand ter plaatse van het station, waarbij de beide poorten zodanig zijn gesitueerd dat zij tegenover elkaar kunnen worden geplaatst door het voertuig met de buitenwand waarin de poort zich bevindt direct voor, en eventueel tegen de wand van het station te positioneren waarin zich de overeenstemmende poort bevindt. Hierdoor wordt verkregen dat het transportsysteem geen zwakke punten vertoont, die zouden toelaten om een houder te onderscheppen tijdens de overdracht.

In de meest voorkeurdragende uitvoeringsvorm wordt ieder betreffend voertuig voorzien van een laadruimte in de vorm van een trommelsysteem, waarbij de houders in openingen in de trommel van dit trommelsysteem worden bewaard, en waarbij de verschillende openingen aan het transportsysteem kunnen worden gepresenteerd. Dit trommelsysteem biedt het voordeel dat bij een aanslag met zware explosieven de trommel hoogstens vervormd wordt, met als gevolg dat de

houders in de openingen van de trommel geblokkeerd komen te zitten en het onmogelijk is om houders weg te nemen in een korte tijd.

Meer speciaal nog geniet het de voorkeur dat houders worden aangewend met een minimum gewicht van 150 kg, waardoor deze, in het geval dat zij bij een overval toch uit het voertuig zouden kunnen worden vrijgemaakt, zij vrijwel niet te dragen zijn.

In de meest voorkeurdragende uitvoeringsvorm zullen langwerpige houders worden aangewend, bij voorkeur in de vorm van een torpedo. Zulke langwerpige houders bieden het voordeel dat zij uitermate geschikt zijn om in een trommelsysteem te worden bewaard. De torpedovorm biedt het voordeel dat een houder wordt verkregen die rond en glad is aan alle zijden en dus moeilijk manueel te dragen is, wat eventuele ontvreemding bemoeilijkt.

Met het inzicht de kenmerken van de uitvinding beter aan te tonen, is hierna als voorbeeld zonder enig beperkend karakter een voorkeurdragende uitvoeringsvorm beschreven, met verwijzing naar de bijgaande tekeningen, waarin:

figuur 1 schematisch een inrichting volgens de uitvinding weergeeft;
figuur 2 een doorsnede weergeeft volgens lijn II-II in figuur 1;
figuur 3 schematisch een doorsnede weergeeft volgens lijn III-III in figuur 1, voor een andere toestand;
figuur 4 meer in detail een doorsnede weergeeft volgens lijn IV-IV in figuur 1;
figuur 5 op een grotere schaal de houder weergeeft die in figuur 1 met F5 is aangeduid.

Zoals weergegeven in de figuren 1 en 2 bestaat de inrichting 1 van de uitvinding hoofdzakelijk in de combinatie van een voertuig 2 dat voorzien is van een laadruimte 3 met hieruit wegneembare houders 4 voor het bewaren van waardestukken 5, minstens één station 6 voor het lossen en/of laden van dergelijke houders 4, en transportmiddelen 7 voor de houders 4, die toelaten een verbinding te vormen tussen zulk station 6 en de laadruimte 3 van het voertuig om zodoende de houders 4 van de laadruimte 3 in het station 6 te brengen en/of om de houders 4 van het station 6 in de laadruimte 3 te brengen.

Het voertuig 2 kan van verschillende aard zijn. Bij voorkeur zal dit een gepanserde bestelwagen zijn.

Onder het voornoemde station 6 dient de plaats te worden verstaan waar de waardestukken 5 dienen te worden afgeleverd en/of waardestukken 5 dienen te worden opgehaald. In werkelijkheid zal zulk station 6 bijvoorbeeld deel uitmaken van een bankfiliaal, zodat op een veilige wijze geld en dergelijke kan worden aan- en afgevoerd. De bedoeling hierbij is dat alle betreffende bankfilialen met zulk station 6 worden uitgerust.

Volgens de uitvinding zijn de betreffende stations 6 en de daarbij aangewende voertuigen 2 zodanig uitgevoerd dat de houders 4 rechtstreeks van het voertuig 2 in een station 6 kunnen worden gebracht door het voertuig 2 tot tegen dit station 6 te rijden.

Zoals weergegeven in figuur 1 omvatten de transportmiddelen 7 hiertoe bij voorkeur een poort 8 ter hoogte van de buitenwand 9 van het voertuig 2, alsmede een overeenstemmende poort 10 in een wand 11 ter plaatse van het

station 6, waarbij de beide poorten 8-10 zodanig zijn gesitueerd dat zij tegenover elkaar kunnen worden geplaatst door het voertuig 2 met de buitenwand 9 waarin de poort 8 zich bevindt direct voor, en eventueel tegen de wand 11 van het station 6 te positioneren waarin zich de overeenstemmende poort 10 bevindt.

De poort 8 bevindt zich bij voorkeur in de voorwand van het voertuig 2, daar dit het voordeel biedt dat de bestuurder 12 gemakkelijk het voertuig 2 op de juiste plaats voor het station 6 kan positioneren.

Bij voorkeur is het geheel uitgerust met positioneermiddelen die een juiste positionering van het voertuig 2 tegenover het station 6 toelaten. Deze positioneermiddelen kunnen van verschillende aard zijn. In het weergegeven voorbeeld is, zoals afgebeeld in de figuren 1 en 3, gebruik gemaakt van, enerzijds, mechanische positioneermiddelen 13, en anderzijds, opto-elektronische positioneermiddelen 14.

De mechanische positioneermiddelen 13 bestaan uit aansluitstukken 15 en 16, respectievelijk aan het station 6 en aan het voertuig 2, die in elkaar passen, enerzijds in de vorm van een soort stootblok met een conisch vernauwende zitting, en anderzijds in de vorm van een uitsteeksel dat bijvoorbeeld deel uitmaakt van de bumper 17 van het voertuig 2.

De opto-elektronische positioneermiddelen 14 bestaan uit een infra-roodgeleidingssysteem waardoor de bestuurder 12 van het voertuig 2, het voertuig 2 in de juiste richting kan brengen tijdens het naderen van de wand 11. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door middel van een aflezing van een

signaal dat wordt weergegeven op een display of dergelijke in de bestuurderscabine 18.

Het is duidelijk dat andere positioneermiddelen niet uitgesloten zijn. Zo bijvoorbeeld kan het aansluitstuk 15 beweegbaar in de wand 11 worden gemonteerd, waarbij de positionering gebeurt door eerst het voertuig 2 ter hoogte van het station 6 voor de wand 11 te plaatsen, en vervolgens het aansluitstuk 15, bijvoorbeeld automatisch, zijdelings te verschuiven tot dit zich precies voor het aansluitstuk 16 bevindt.

De transportmiddelen 7 bestaan verder in hoofdzaak uit een kanaal 19 dat bijvoorbeeld gevormd is uit een stevige buis en dat zich in het voertuig 2 uitstrekt van de laadruimte 3 tot aan de voornoemde poort 8, alsmede uit een ruimte 20 in het station 6, bij voorkeur ook in de vorm van een kanaal, waarin een houder 4 kan worden opgevangen, respectievelijk kan worden gereed gelegd voor transport. Zoals weergegeven strekt het kanaal 19 zich uit onder de bestuurderscabine 18, en bij voorkeur onder de motor 21 van het voertuig 2. Hierdoor is het kanaal 19 van buitenuit moeilijk bereikbaar en ook goed afgeschermd in het geval van een eventuele overval of dergelijke met explosieven.

De verschillende poorten 8 en 10 zijn in het weergegeven voorbeeld afsluitbaar door middel van luiken 22-23. Verder kunnen nog verschillende tussenluiken worden voorzien, zoals bijvoorbeeld een luik 24 ter plaatse van de toegangsopening 25 van de laadruimte 3.

De laadruimte 3 is zoals weergegeven in de figuren 1 en 2 bij voorkeur uitgevoerd in de vorm van een trommelsysteem met een verdraaibare trommel 26 waarin verschillende

opbergruimtes 27 zijn aangebracht. Deze trommel 26 heeft bij voorkeur een horizontale draaias 28 die zich in de lengterichting van het voertuig 2 uitstrekt en een diameter die vrijwel gelijk is aan de breedte van het voertuig 2.

In de trommel 26 zijn een aantal, bij voorkeur vier, neventrommels 29 aangebracht die verdraaibaar zijn langs draaiassen 30 die parallel verlopen aan de draaias 28. In elke neventrommel 29 zijn vier van voornoemde opbergruimtes 27 aangebracht.

De opbergruimtes 27 bestaan in het weergegeven voorbeeld uit cilindrische kanalen die zich in axiale richting doorheen de trommel 26, en meer speciaal doorheen de neventrommels 29 uitstrekken.

De trommel 26 zit samen met de neventrommels 29 gevat in een stevige behuizing 31, in de vorm van een cel, die er tevens voor zorgt dat de opbergruimtes 27 aan hun uiteinden afgesloten zijn door middel van de zich daarlangs uitstrekkende wanden 32 en 33.

De voornoemde toegangsopening 25 bevindt zich bij voorkeur onderaan in de wand 32, in het verlengde van de meest naar onderen gedraaide opbergruimte 27.

De verdraaiing van het trommelsysteem gebeurt door middel van één of meer aandrijvingen, in dit geval een aandrijving 34 voor de trommel 26 en een aandrijving 35 die samenwerkt met de meest naar onderen gedraaide neventrommel 29.

De houders 4 bestaan zoals weergegeven bij voorkeur uit langwerpige recipiënten, bij voorkeur in de vorm van een torpedo.

Het geheel is bij voorkeur voorzien van verschillende vergrendelingsmiddelen.

In het voorbeeld van de figuren worden de houders 4 ingeklemd door middel van diafragma-vormige klemmiddelen 36, bijvoorbeeld in de vorm van rubberen vinnen 37 die zich zoals weergegeven in figuur 5 rond de houders 4 sluiten, bijvoorbeeld onder toedoen van een kracht van een veer 38, waarbij de ontgrendeling gebeurt door middel van niet weergegeven aandrijfmiddelen.

Het is duidelijk dat nog andere vergrendelingsmiddelen kunnen worden voorzien, bijvoorbeeld voor het blokkeren van de trommel 26 en/of de neventrommels 29.

De torpedo-vormige houders 4 kunnen zoals weergegeven in figuur 4 bij voorkeur uitsluitend geopend worden aan één uiteinde 39, dat hiertoe voorzien is van een losmaakbare kop 40. Deze kop 40 is voorzien van een beveiligde vergrendeling 41, die bijvoorbeeld uitsluitend met behulp van een code kan worden verbroken.

Het andere uiteinde 42 van de houder 4 bestaat bij voorkeur uit massief materiaal, bijvoorbeeld staal. De bedoeling hierbij is dat de houders 4 met het uiteinde 42 naar achteren worden geladen in het voertuig 2. Het massieve uiteinde 42 belet dat door middel van explosieven een opening kan worden geslagen in de achterzijde van het voertuig 2 die zou reiken tot in de bergruimte 43 van zulke houder 4.

De houders 4 vertonen in lege toestand bij voorkeur een minimum gewicht van 150 kg, waardoor zij manueel moeilijk

te dragen zijn. Dit gewicht kan bekomen worden door deze houders 4 van een dikke staalwand te voorzien.

De waardestukken 5 kunnen ofwel los in de bergruimte 43 worden aangebracht, ofwel in dozen of koffertjes 44.

Het geheel is bij voorkeur voorzien van een data-netwerk of is gekoppeld aan een data-netwerk, met een computer-eenheid 45 ter plaatse van ieder station 6, die toelaat dat de afgeleverde houders 4 uitsluitend mits een geschikte code kunnen worden geopend. Hiertoe kan eventueel een verbinding 46 worden gemaakt via een plugsysteem 47 of dergelijke.

In iedere houder 4, meer speciaal in de kop 40 ervan, is een chip geïntegreerd voor het opslaan van gegevens omtrent de inhoud van de houder 4, alsmede voor het opslaan van eventuele codes en dergelijke.

Het voertuig 2 zal bij voorkeur zijn uitgerust met een boordcomputer 48 en een daaraan gekoppeld beeldscherm 49 en klavier 50 of dergelijke, voor het verstrekken, respectievelijk opvragen, van ritgegevens.

De werking en het gebruik van de inrichting is hoofd-zakelijk als volgt.

In de betreffende stations 6, waartussen het transport dient te geschieden, worden de houders 4 geladen met de over te brengen waardestukken 5. Tevens wordt elektronische informatie in de chip van de kop 40 opgeslagen omtrent de inhoud, de afkomst, de bestemming enzovoort. Deze informatie wordt bij voorkeur ook naar de betreffende stations 6 van bestemming gestuurd via een bijvoorbeeld

bestaand data-netwerk, bij- voorbeeld het bekende Banksys-systeem.

De vervoersmaatschappij wordt uitsluitend ingelicht over de plaats van afzending en de plaats van bestemming. De bestuurder 12 verkrijgt deze informatie bij het aanvangen van de rit via de boordcomputer 48 en het beeldscherm 49.

Het overbrengen van een houder 4 tussen een station 6 en een voertuig 2 kan bij voorkeur uitsluitend gebeuren nadat een controle is uitgevoerd via de computereenheid 45.

Het is duidelijk dat de nodige beveiligingen worden voorzien die ervoor zorgen dat de houders 4 uitsluitend kunnen verplaatst worden terwijl het voertuig 2 aan een station 6 aanwezig is. De verplaatsing zelf gebeurt bij voorkeur automatisch, bijvoorbeeld doordat de houders 4 in lengterichting verrolbaar zijn door middel van rollen 51 die bijvoorbeeld kunnen worden aangedreven door middel van niet weergegeven aandrijfmiddelen. Uiteraard kunnen ook andere aandrijfmiddelen worden aangewend om de houders 4 te verplaatsen.

Tijdens het transport zijn de luiken 22-23-24 uiteraard gesloten.

Het is duidelijk dat ook een dataverbinding kan worden gerealiseerd tussen de computereenheid 45 en de boordcomputer 48, om zodoende bij het laden en lossen herkenningscodes uit te wisselen om te verhinderen dat houders 4 op de verkeerde plaats worden afgeleverd, waarbij de luiken 22 en 24 uitsluitend kunnen geopend worden wanneer het voertuig 2 zich aan het juiste station 6 bevindt.

Het is duidelijk dat op deze wijze geldtransporten tussen verschillende bankfilialen, hoofdzetels, de Nationale Bank en dergelijke op een veilige wijze kunnen worden uitgevoerd.

De uitvinding heeft ook betrekking op een inrichting 1 waarbij de stations 6 bestaan uit geldautomaten of bestaan uit eenheden die met dergelijke geldautomaten samenwerken, waarbij deze stations 6 voorzien zijn van middelen die toelaten dat geld dat via de voornoemde houders 4 wordt aangevoerd automatisch in de geldautomaten wordt aangebracht. De houders 4 kunnen dan geladen worden met geldcassettes die in het station 6 automatisch uit de houders 4 worden genomen en in de betreffende geldautomaat worden aangebracht.

Het geheel kan uitgerust zijn met een zendeenheid 52, die bij voorkeur in de trommel 26 is geïntegreerd, met behulp van dewelke een lokalisatie door middel van een satelliet kan worden uitgevoerd, in het geval dat het volledige voertuig 2 wordt ontvreemd.

Alhoewel het voornoemde trommelsysteem en het gebruik van torpedo-vormige houders 4 de voorkeur geniet, is het duidelijk dat ook andere vormen van celvormige laadruimten 3 en van houders 4 kunnen worden aangewend. In het geval van een inrichting die bedoeld is voor het laden van geldautomaten met cassettes, is het bijvoorbeeld niet noodzakelijk dat de cassettes in houders 4 worden gestoken en kunnen de cassettes zelf in de vorm van een houder worden uitgevoerd.

Om het gewicht van het trommelsysteem te verminderen kunnen in de plaats van massieve trommels 26 en 29 ook trommels worden aangewend die hoofdzakelijk buisvormig zijn.

Opgemerkt wordt dat onder de poort 8 iedere vorm van los- en laadopening kan worden verstaan.

Onder de poort 10 kan iedere vorm van doorgang worden verstaan die toelaat om een houder 4 in een station 6 op te vangen of uit dit station 6 af te voeren.

De huidige uitvinding is geenszins beperkt tot de als voorbeeld beschreven en de figuren weergegeven uitvoeringsvorm, doch dergelijke inrichting voor het transport van waardestukken kan in verschillende vormen en afmetingen worden verwezenlijkt zonder buiten het kader van de uitvinding te treden.

Conclusies.

1.- Inrichting voor het transporteren van waardestukken, daardoor gekenmerkt dat zij minstens bestaat uit een voertuig (2) dat voorzien is van een laadruimte (3) met hierin aanbrengbare, respectievelijk hieruit wegneembare houders (4) voor waardestukken (5) en middelen om deze houders (4) in de laadruimte (3) op te nemen en respectievelijk hieruit af te voeren.

2.- Inrichting volgens conclusie 1, daardoor gekenmerkt dat zij minstens één station (6) omvat voor het lossen en/of laden van dergelijke houders (4); en dat de voornoemde middelen om de houders (4) in de laadruimte (3) op te nemen en respectievelijk hieruit af te voeren bestaan uit transportmiddelen (7) voor de houders (4), die toelaten een verbinding te vormen tussen zulk station (6) en de laadruimte (3) van het voertuig (2) om zodoende de houders (4) van de laadruimte (3) in het station (6) te brengen en/of om de houders (4) van het station (6) in de laadruimte (3) te brengen.

3.- Inrichting volgens conclusie 2, daardoor gekenmerkt dat de transportmiddelen (7) een poort (8) omvatten ter hoogte van de buitenwand (9) van het voertuig (2), alsmede een overeenstemmende poort (10) in een wand (11) ter plaatse van het station (6), waarbij de beide poorten (8-10) zodanig zijn gesitueerd dat zij tegenover elkaar kunnen worden geplaatst door het voertuig (2) met de buitenwand (9) waarin de poort (8) zich bevindt direct voor, en eventueel tegen de wand (11) van het station (6) te positioneren waarin zich de overeenstemmende poort (10) bevindt.

4.- Inrichting volgens conclusie 3, daardoor gekenmerkt dat de poort (8) van het voertuig (2) zich in de voorwand (9) bevindt.

5.- Inrichting volgens conclusie 3 of 4, daardoor gekenmerkt dat zij is uitgerust met positioneermiddelen (13-14) die een juiste positionering van het voertuig (2) tegenover het station (6) toelaten.

6.- Inrichting volgens één van de conclusies 3 tot 5, daardoor gekenmerkt dat zij is voorzien van middelen die toelaten om een data-verbinding tussen het voertuig (2) en het betreffende station (6) te maken bij het laden en/of lossen van dergelijke houders (4) om zodoende controlegegevens uit te wisselen.

7.- Inrichting volgens één van de conclusies 3 tot 6, daardoor gekenmerkt dat de transportmiddelen (7) een kanaal (19) omvatten dat zich uitstrekt van de laadruimte (3) tot aan de voornoemde poort (8) die zich aan het voertuig (2) bevindt.

8.- Inrichting volgens conclusie 7, daardoor gekenmerkt dat de laadruimte (3) zich achter de bestuurderscabine (18) van het voertuig (2) bevindt en dat het voornoemde kanaal (19) zich uitstrekt onder de bestuurderscabine (18), bij voorkeur onder de motor (21) van het voertuig (2).

9.- Inrichting volgens één van de conclusies 3 tot 8, daardoor gekenmerkt dat minstens de voornoemde poorten (8-10) zijn afgesloten door middel van beweegbare luiken (22-23-24).

09700034

10.- Inrichting volgens één van de voorgaande conclusies, daardoor gekenmerkt dat de laadruimte (3) is uitgevoerd in de vorm van een trommelsysteem met een verdraaibare trommel (26).

11.- Inrichting volgens conclusie 10, daardoor gekenmerkt dat de voornoemde trommel (26) is voorzien van hierin verdraaibare neventrommels (29) die op hun beurt voorzien zijn van opbergruimtes (27).

12.- Inrichting volgens conclusie 10 of 11, daardoor gekenmerkt dat de trommel (26), en desgevallend ook de neventrommels (29) verdraaibaar zijn rond draaiassen (28-30) die zich in de lengterichting van het voertuig (2) uitstrekken.

13.- Inrichting volgens conclusie 12, daardoor gekenmerkt dat de laadruimte (3) een toegangsopening (25) vertoont aan haar voorwand (32) die gesitueerd is op een plaats die overeenstemt met de laagste positie die een opbergruimte (27) kan innemen, waarbij het voornoemde kanaal (19) in het verlengde van deze opbergruimte (27) op de toegangsopening (25) aansluit.

14.- Inrichting volgens één van de voorgaande conclusies, daardoor gekenmerkt dat de houders (4) bestaan uit langwerpige recipiënten, bij voorkeur in de vorm van een torpedo.

15.- Inrichting volgens conclusie 14, daardoor gekenmerkt dat de houders (4) voorzien zijn van een kop (40) die kan worden geopend, waaraan een vergrendeling (41) is aangebracht, die toelaat dat de kop (40) uitsluitend door middel van een code kan worden geopend.

16.- Inrichting volgens één van de voorgaande conclusies, daardoor gekenmerkt dat de houders (4) in lege toestand een gewicht vertonen van minimum 150 kg.

17.- Inrichting volgens één van de voorgaande conclusies, daardoor gekenmerkt dat de laadruimte (3) is voorzien van blokkeermiddelen, waarmee de houders (4) op hun plaats kunnen worden vergrendeld.

18.- Inrichting volgens één van de voorgaande conclusies, daardoor gekenmerkt dat zij gekoppeld is aan een data-netwerk, bij voorkeur met een computereenheid (45) ter plaatse van ieder station (6), die toelaat dat de afgeleverde houders (4) uitsluitend mits een geschikte code kunnen worden geopend.

19.- Inrichting volgens één van de conclusies 2 tot 18, daardoor gekenmerkt dat de stations (6) bestaan uit geldautomaten of eenheden die met dergelijke geldautomaten samenwerken, waarbij deze stations (6) voorzien zijn van middelen die toelaten dat geld dat via de voornoemde houders (4) wordt aangevoerd automatisch in de geldautomaten wordt aangebracht.

0970034

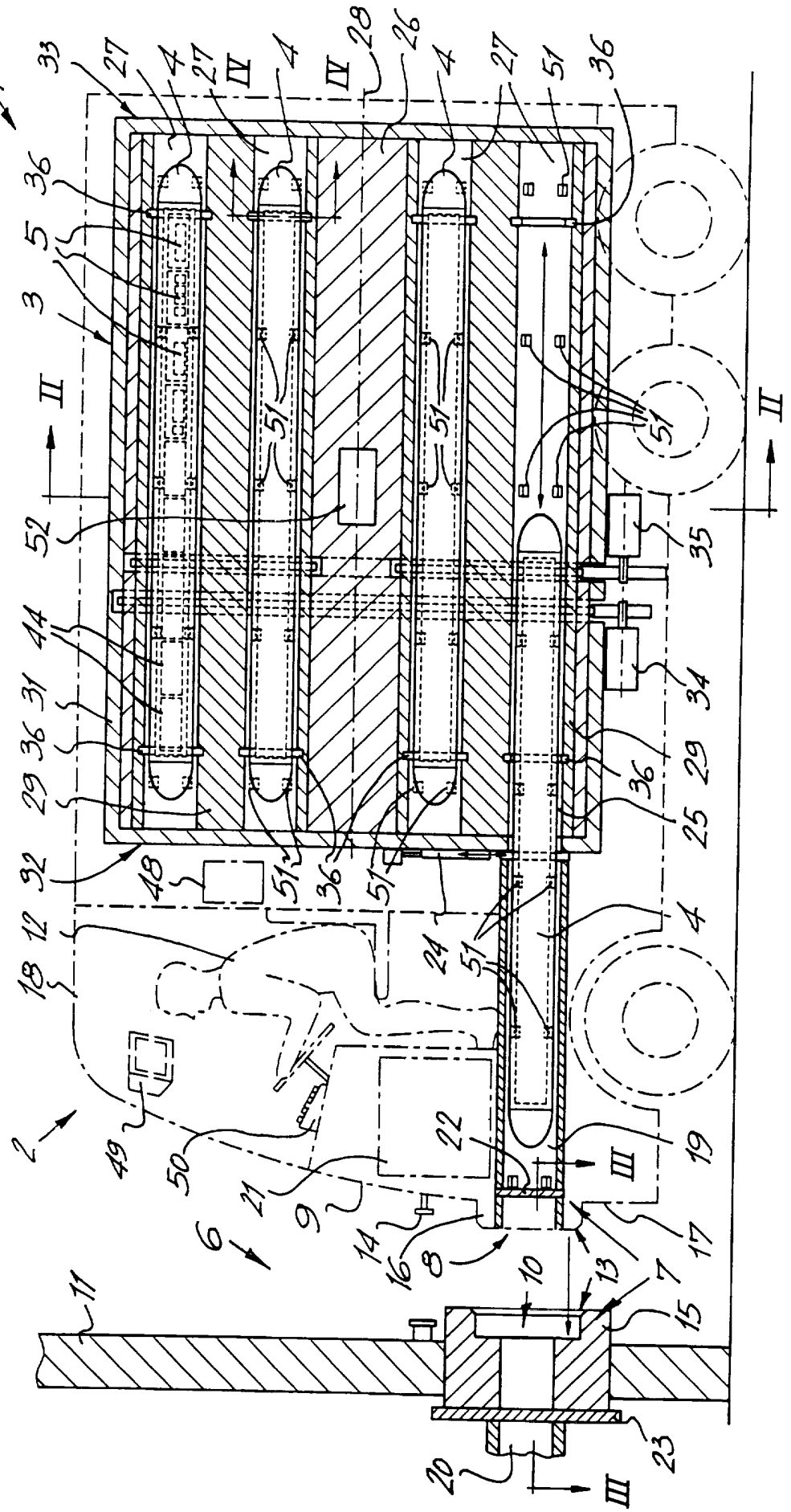


Fig.1

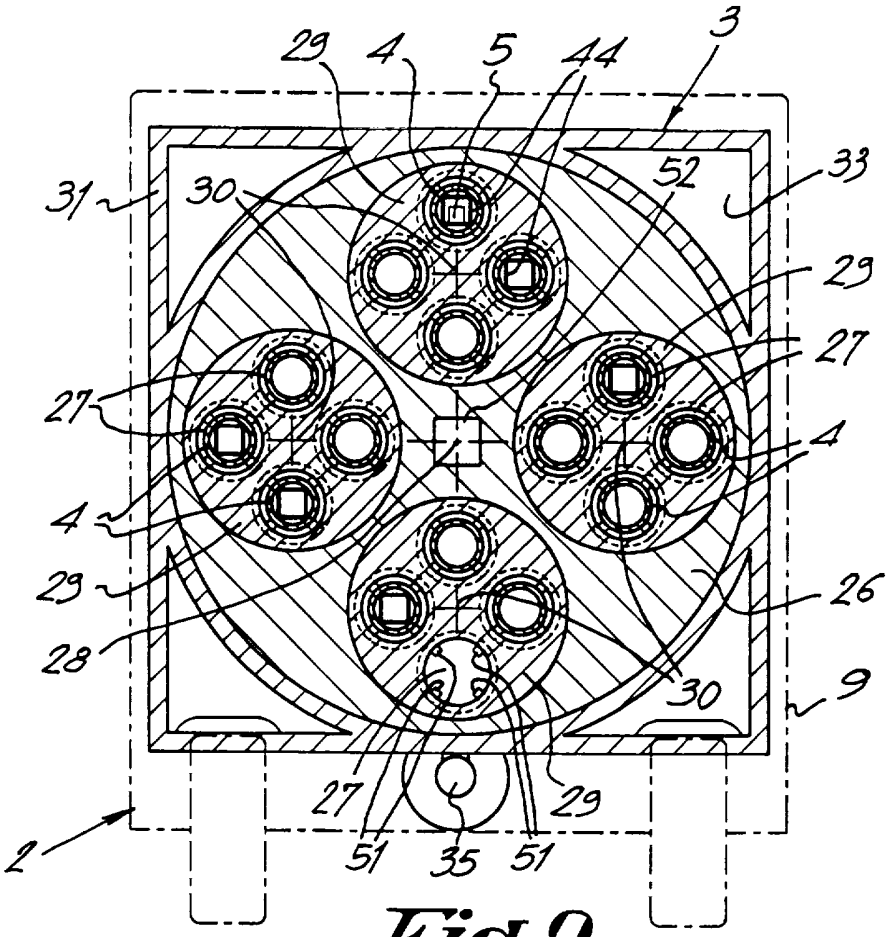

29
4
5
44
3
31
30
52
33
29
27
27
4
4
29
26
28
30
9
27
29
2
51
35
51

Fig.2

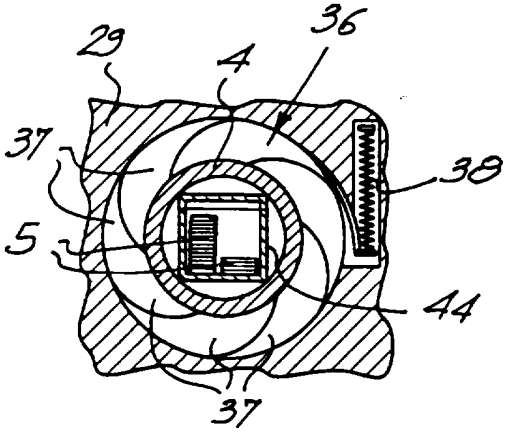

29
4
36
37
38
5
44
37

Fig.4

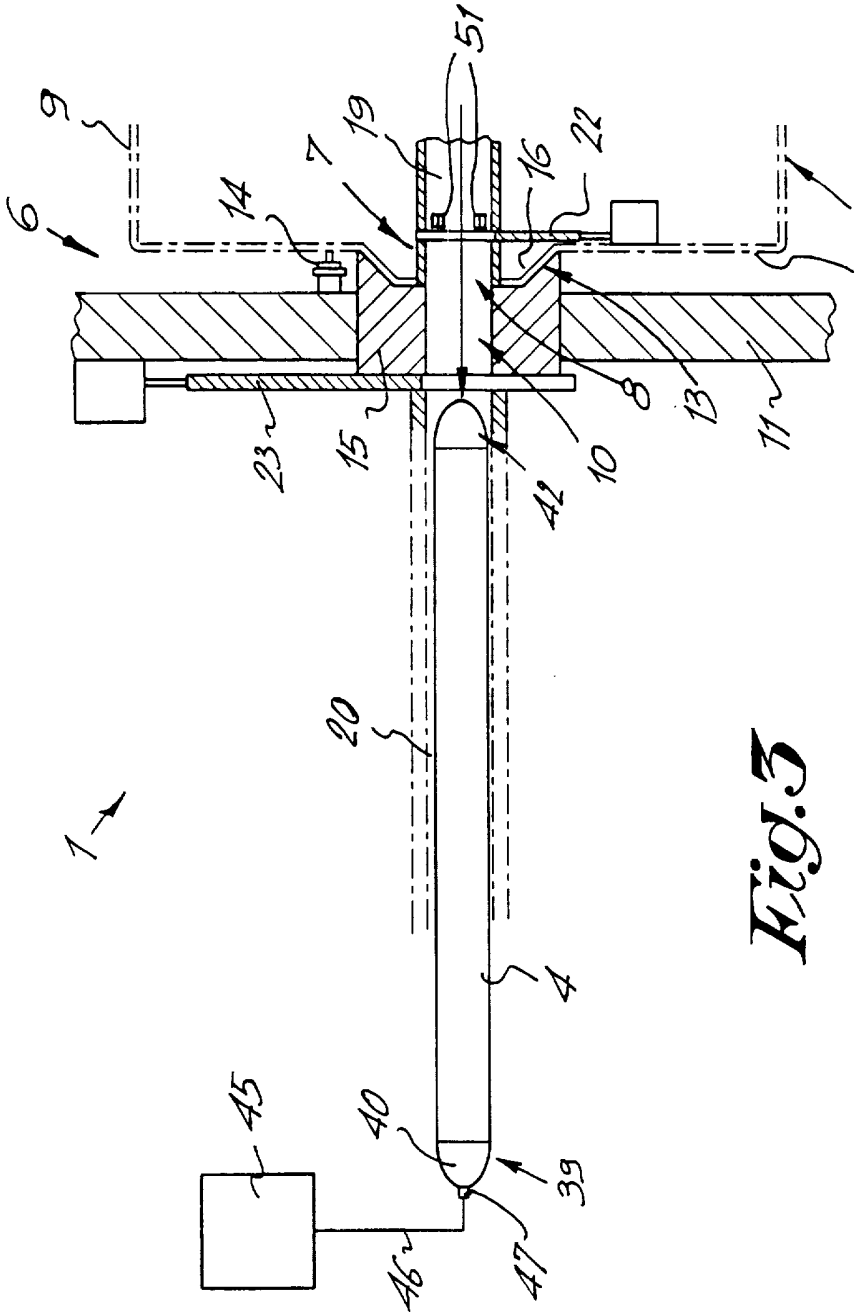

1
2
4
6
7
8
9
10
11
13
14
15
16
17
19
20
22
23
39
40
41
42
45
46
47
51

Fig.3

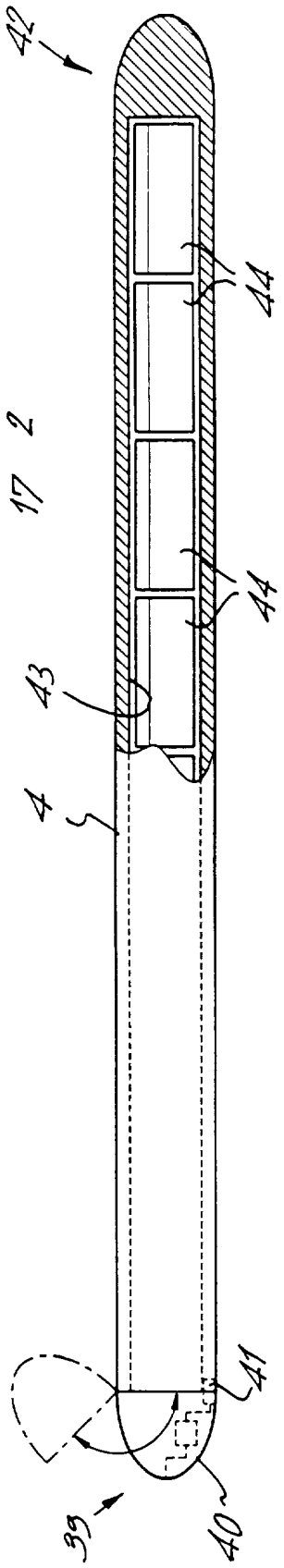

4
39
40
41
42
43
44

Fig.5

Nummer van de nationale aanvraag:

Europees Octrooibureau

VERSLAG BETREFFENDE HET ONDERZOEK

opgesteld krachtens artikel 21 § 1 en 2 van de Belgische wet op de uitvindingsoctrooien van 28 maart 1984

BO 6407
BE 9700034

VAN BELANG ZIJNDE LITERATUUR

Categorie	Vermelding van literatuur met aanduiding voor zover nodig, van speciaal van belang zijnde tekstgedeelten of tekeningen	Van belang voor conclusie(s)Nr.:	CLASSIFICATIE VAN DE AANVRAAG (Int.Cl.6)
X	WO 94 15812 A (NDC) * bladzijde 2, regel 28 - bladzijde 3, regel 24 * * bladzijde 4, regel 5 - bladzijde 6, regel 7 *	1-7,9, 10,12, 14,18	B60P3/03
A	* bladzijde 10, regel 3 - bladzijde 11, regel 12; conclusie 1; figuren * ---	8,11,13, 15	
X	FR 2 614 012 A (POLLET) * conclusie 1; figuren 1,3 * ---	1-3,5-7, 9	
A	FR 2 674 197 A (SECOURGEON) ---		
A	GB 1 312 921 A (MORRALL) ---		
A	US 3 263 943 A (SHARE ET AL) -----		

ONDERZOCHTE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK (Int.Cl.6)

B60P

1

Datum waarop het onderzoek werd voltooid	Verslaggever
16 September 1997	Nordlund, J

CATEGORIE VAN DE VERMELDE LITERATUUR

X : op zichzelf van bijzonder belang
Y : van bijzonder belang in samenhang met andere documenten van dezelfde categorie
A : achtergrond van de stand van de techniek
O : verwijzend naar niet op schrift gestelde stand van de techniek
P : literatuur gepubliceerd tussen voorrangs- en indieningsdatum
T : niet tijdig gepubliceerde literatuur over theorie of principe ten grondslag liggend aan de uitvinding
E : eerdere octrooipublicatie maar gepubliceerd op of na indieningsdatum
D : in de aanvrage genoemd
L : om andere redenen vermelde literatuur
.....
& : lid van dezelfde octrooifamilie, corresponderende literatuur

AANHANGSEL BEHORENDE BIJ HET RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK, UITGEVOERD IN DE BELGISCHE OCTROOIAANVRAGE NR. BO 6407 BE 9700034

Het aanhangsel bevat een opgave van elders gepubliceerde octrooiaanvragen of octrooien (zogenaamde leden van dezelfde octrooifamilie), die overeenkomen met octrooischriften genoemd in het rapport.
De opgave is samengesteld aan de hand van gegevensuit het computerbestand van het Europees Octrooibureau per
De juistheid en volledigheid van deze opgave wordt noch door het Europees Octrooibureau, noch door de Octrooiraad gegarandeerd ; de gegevens worden verstrekt voor informatiedoeleinden.

16-09-1997

In het rapport genoemd octrooigeschrift	Datum van publicatie	Overeenkomend(e) geschrift(en)	Datum van publicatie
WO 9415812 A	21-07-94	SE 502231 C	18-09-95
		SE 9300048 A	09-07-94
FR 2614012 A	21-10-88	GEEN	
FR 2674197 A	25-09-92	GEEN	
GB 1312921 A	11-04-73	GEEN	
US 3263943 A	02-08-66	GEEN	

EPO FORM P0462

Algemene informatie over dit aanhangsel is gepubliceerd in de 'Official Journal' van het Europees Octrooibureau nr 12/82 ev