

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

19	ES	11	NUMERO:	236308	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	26 Mayo 1978		

MODELO DE UTILIDAD

236308

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60R

64	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA AUTOMOVILES"

71	SOLICITANTE (S)
	D. Jesús MARTINEZ GODOY

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	LA CAROLINA (Jaen).- c/Ondeanos, 10

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D. José Ibáñez Verdugo

MEMORIA DESCRIPTIVA

El continuado robo de vehículos es la causa de que constantemente se estén proponiendo nuevos sistemas para evitarlos, y con tal motivo se conocen muchísimos sistemas, unos eléctricos y otros mecánicos, hasta la simple y robusta cadena de eslabones, pero hasta la fecha, lamentablemente, son muy pocos los auténticamente eficaces y casi ninguno que proporcione una seguridad absoluta.

Con este objetivo a la vista, el solicitante de este Modelo ha estudiado un dispositivo mecánico que reúne de principio varias ventajas importantes, como son, la sencillez en la construcción del mismo y por lo tanto de bajo coste de fabricación: poco peso y reducido volumen, por lo que puede llevarse sin molestia alguna en cualquier lugar del coche y, finalmente, facilidad de colocación. En el aspecto técnico, es decir, en cuanto a su eficacia, puede decirse que es de lo más completo que se ha propuesto hasta ahora, por cuanto que de una manera total bloquea los mandos esenciales del vehículo, hasta el punto de que no solo no es posible ponerlo en marcha con el motor, sino que ni siquiera dejándolo deslizar o empujándolo puede moverse.

Está constituido por una pieza metálica en la

que se distinguen en tres partes.

25

Una tubular, de conveniente longitud y diámetro suficiente para cubrir el extremo superior de la palanca de freno de mano con una regata en forma de L en la parte inferior para que por ella entre un pequeño pivote radial previsto en dicha palanca y fije esta unión.

30

Solidaria de dicha sección tubular va una pletina en la que se han practicado varias escotaduras de fondo curvado y, por último, articulada a esta pletina por medio de un pasador que permite su giro, va otra de iguales características, de modo que al cerrar una sobre otra, coincidan las escotaduras y conformen entre ambas orificios cilíndricos u ovalados.

35

La fijación de una pletina sobre otra se realiza por medio de una cerradura de presión, o sea que se cierran presionando una parte sobre otra y se abren mediante llave que deshace automáticamente el enganche.

40

Con objeto de completar la presente memoria descriptiva se hace referencia a continuación a los dibujos adjuntos, en los que:

45

La figura 1ª muestra el dispositivo, en posición abierto y con la cerradura colocada.

La figura 2ª es la misma pieza en vista girada en 90º con respecto a la 1ª, y

50 La figura 3ª es una vista en perspectiva del dispositivo montado, o sea en la posición de uso.

Como hemos dicho antes, el dispositivo en cuestión consta de una parte tubular -1- que presenta en uno de sus extremos una regata en forma de L -2-, y por el otro se une solidariamente a la pletina -3- que, como se ve, lleva en uno de sus bordes una serie de escotaduras -4-, por ejemplo tres, aunque este número puede variar de conformidad con las características del vehículo en que el dispositivo haya de aplicarse.

60 Articulada mediante pasador -5- sobre la anterior, va otra pletina semejante -6-, con igual número de escotaduras -7-, de manera que al cerrarse esta pletina -6- sobre la -3- dejan libres tantos orificios como escotaduras tienen.

65 Para fijar la posición de cierre de ambas pletinas, se ha previsto la cerradura -8-, que mediante el arco -9- bloquea la cabecilla -10- solidaria de la pletina -6-. Esta cerradura se prefiere que sea del tipo de presión, es decir, que presionando con dos dedos sobre el cuerpo de la misma y el arco -9- se verifica el cierre, y la apertura por medio de la llave que libera un resorte que automáticamente desplaza dicho arco, dejando

70

75 libre la cabecilla -10-. Esta cerradura se prefiere por su comodidad de cierre y de apertura, pero es evidente que su cambio por cualquier otra no modifica en absoluto la esencialidad del dispositivo.

80 La colocación en el vehículo es muy sencilla; colocada la palanca de cambio de marchas -11- en la velocidad que se desee, (punto muerto, marcha atrás, primera, etc.) se coloca el dispositivo de manera que la parte tubular -1- cubra el extremo de la palanca de freno de mano -12- y el botón de liberación de ésta, fijándose esta colocación por sistema de bayoneta de un pequeño pivote radial previsto en dicha palanca al introducirse en la

85 regata -2-. A continuación se coloca la pletina -3- de manera que una de sus escotaduras -4- abrace a la barra de la palanca de cambio de marchas -11- y seguidamente se cierra la segunda pletina -6- con el mismo efecto; dejando totalmente sujeta a dicha palanca en la posición que tenía. Por último se presiona o se cierra por el medio adecuado la cerradura -8- y el dispositivo queda perfectamente acoplado.

90

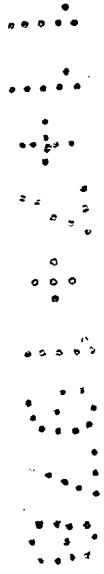
95 En estas condiciones, en primer lugar no es posible soltar el freno de mano, lo que ya supone una cierta seguridad, y tampoco es posible mover la palanca de cambio de marchas, lo que completa la seguridad al máximo.

de posibilidades.

100 Se hace constar expresamente que en el objeto descrito caben, naturalmente, modificaciones de detalle, como el caso de la cerradura, que por no afectar a la esencialidad de este invento se considerarán como incluidas en la presente solicitud, sean cualesquiera las circunstancias que concurran.

N O T A

105 Descrito suficientemente el objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad, se declaran de novedad en España, las siguientes:



REIVINDICACIONES

110 1ª.- Dispositivo antirrobo para automóviles,
 que se caracteriza por el hecho de bloquear conjunta-
 mente en la posición normal de parada, tanto la palan-
 ca del freno de mano como la palanca del mando de la
 caja de cambios, a cuyo efecto se compone este disposi-
 tivo de dos partes esenciales; una inferior y otra su-
 115 perior, entre las cuales aprisionan los mandos corres-
 pondientes a la palanca del freno de mano y a la palanca
 de la caja de cambios, solidarizándolos entre sí, de
 forma tal que no pueden ser accionados dichos mandos ni
 por separado ni conjuntamente, mientras esté colocado
 120 el dispositivo antirrobo.

2ª.- Dispositivo antirrobo para automóviles,
 según la reivindicación anterior, que se caracteriza por-
 que la pieza inferior de las antes mencionadas se extiende
 en dos ramas, una tubular que encaja en la empuñadura del
 125 freno de mano bloqueando a su vez el botón de éste para
 que no se pueda bajar, y otra rama rectangular que pre-
 senta tres cavidades o escotaduras preferiblemente de
 forma de U ó herradura, en una de cuyas cavidades viene
 a alojarse la palanca o mando de la caja de cambios, se-
 130 gún la marcha que quiera dejar puesta el usuario.

3ª.- Dispositivo antirrobo para automóviles,

según las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza porque la referida pieza inferior presenta en uno de los extremos de la rama rectangular un alojamiento en forma de U ó herradura y otro alojamiento para una cerradura cuyo elemento activo es una o dos barras que se desplazan paralelas hacia el interior y son susceptibles de ser presionadas por un muelle o resorte que tienda a llevarlas a la posición de apertura, permitiendo que una presión manual desde el lado opuesto las lleve a la posición de anclaje ó retraída que es la de cierre con un ligero movimiento hacia arriba.

4ª.- Dispositivo antirrobo para automóviles, según las reivindicaciones 1ª y 3ª, que se caracteriza porque la pieza superior se desplaza a un lado sobre la inferior, siendo sus características análogas a la inferior en su rama rectangular que gira sobre ésta en forma de compás o bisagra, y presenta también tres cavidades o escotaduras para completar con la inferior el aprisionamiento de la palanca o mando de la caja de cambios, verificándose la unión de esta pieza con la inferior por medio de un remache en su extremo superior que le permite girar en forma de compás o bisagra sobre la citada pieza inferior en su rama rectangular, llevando la pieza superior un vástago o espiga cilíndrica solidario a di-

160 cha pieza que se introduce en el alojamiento de la pieza inferior detallada en forma de U ó herradura en el extremo de dicha rama rectangular, presentando este vástago o espiga en su pared una garganta anular que queda enfrentada a las barras accionadas por la cerradura, de manera que al paso de éstas por dicha garganta la inmovilizan en su totalidad para cualquier giro o movimiento.

165 5ª.- Dispositivo antirrobo para automóviles, según la reivindicación 2ª, que se caracteriza porque la rama tubular de la pieza inferior que encaja en la empuñadura del freno de mano lleva en su parte inferior una ranura en forma de L que con un ligero movimiento la deja anclada en el mismo.

170 6ª.- Dispositivo antirrobo para automóviles, según las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza porque la parte inferior en su rama rectangular va unida a la inferior en su rama tubular por medio de una bisagra o perno que le permiten girar en sentido de arriba hacia abajo, por ejemplo de cero a cuarenta y cinco
175 grados.

7ª.- Dispositivo antirrobo para automóviles, según las reivindicaciones 1ª y 3ª, que se caracteriza porque la barra elemento activo de la cerradura es una sola, pero curvada a la manera de un candado convencio-

130

nal.

3ª.- DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA AUTOMOVILES.

Todo tal y como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva, que consta de nueve hojas y se ilustra con los dibujos que la acompañan.

Madrid, a veintiseis de Mayo de mil novecientos setenta y ocho.

JESUS MARTINEZ GODOY

p. a.



FIG. 1

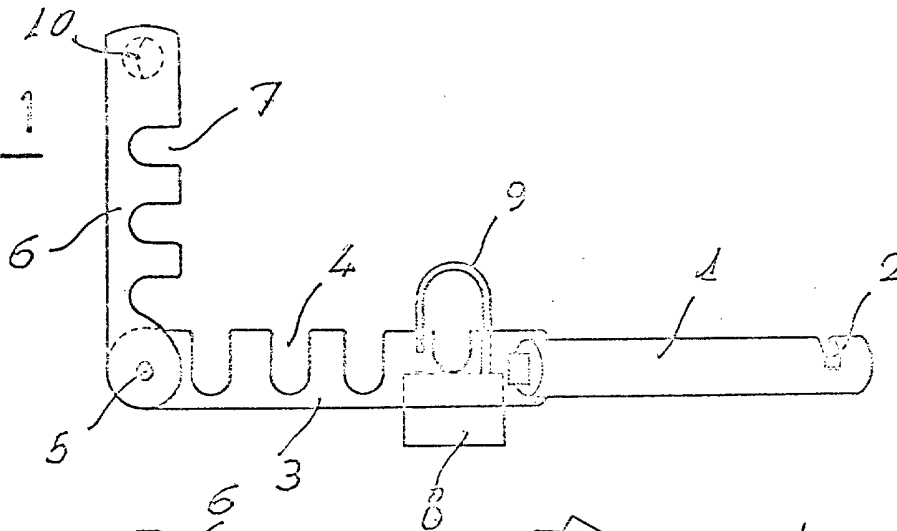


FIG. 2

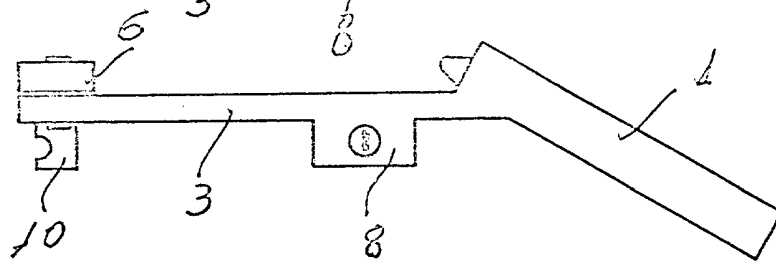
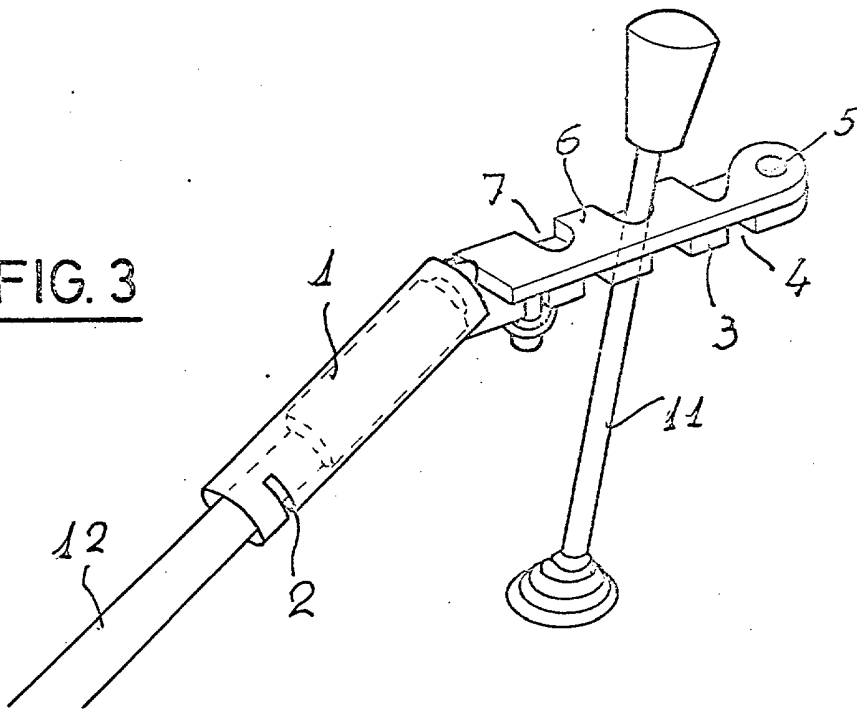


FIG. 3



Madrid, 26 de Mayo de 1.978

ESCALA VARIABLE