



10 ES	11 21	NUMERO 280.741/6	10 Y
	22	FECHA DE PRESENTACION 27 Julio 1984	

MODELO DE UTILIDAD

1- DIC. 1985

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL Int. Cl. B60R 25/00
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN "DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".
--

71 SOLICITANTE (S) D. JOSE FENOY PERALES
---

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Caseta de l'hort, 38-40 HOSTALETS DE PIEROLAS (Barcelona)
--

72 INVENTOR (ES)
------------------

73 TITULAR (ES)
-----------------

74 REPRESENTANTE DON BERNARDO UNGRIA GOIBURU
---

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de  
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30  
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-  
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por  
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo  
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-  
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-  
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado  
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-  
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no  
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-  
tos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo  
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio  
15 legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-  
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a  
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-  
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-  
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-  
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-  
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-  
ria, constituye una novedad industrial, con características  
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-  
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así  
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-  
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-  
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación  
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de  
30 18 de Noviembre de 1.935).

1 La invención tiene por objeto un antirrobo  
para vehículos automóviles, que es de accionamiento electro-  
mecánico y que impide el normal funcionamiento del vehículo  
al mantener inoperante cualquiera de los tres pedales: freno,  
5 embrague, o acelerador.

El dispositivo consiste en un tope, situa-  
do junto al pedal del embrague, del freno o del acelerador  
cuyo tope está constituido por un émbolo que se desplaza en-  
tre dos posiciones extremas, en cada una de las cuales se  
10 mantiene por medios mecánicos que impiden el paso a la posi-  
ción opuesta, el cual ha de realizarse por medios mecánicos  
activados a distancia.

El conjunto de mecanismos que constituye  
el tope está vinculado al bastidor del vehículo con la parte  
15 de comando de los medios electromecánicos, en tanto que  
los medios de activación son fijos o portables. La activa-  
ción determina la inmovilización del pedal.

La inmovilización de un automóvil a efec-  
tos de impedir su robo ha sido ya propuesta en multitud de  
20 ocasiones y de muy diversas formas, siendo las más conocidas  
aquellas que impiden el arranque del motor y activan un sis-  
tema de alarma óptica y/o sonora.

En otro sentido, son conocidas soluciones  
que se sirven de los frenos para impedir el funcionamiento  
25 del vehículo; tal es el caso de las Patentes U.S.A. 4232758,  
3559755, 3617663, 3617100 o la Patente Británica 732042.  
En todas estas patentes, de manera más o menos complicada,  
se interfiere el circuito hidráulico de frenos, bloqueándole  
de modo que los frenos activados impidan desplazar el vehí-  
30 culo.

1                    Los medios de activación para lograr el  
accionamiento de los organos de bloqueo son muy diversos;  
desde una llave de forma irrepetible que acciona una cerra-  
dura blindada que activa una válvula de interferencia, has-  
5                    ta botoneras capaces de componer complejos cables electró-  
nicos que son la llave de circuitos de activación de las  
válvulas de interferencia del circuito de frenada.     . . . . .

                  Existen tambien propuestas aún más compli-  
cadas, tal como la que aparece en la Patente U.S.A. número  
10                    3557584, en donde, ademas de controlar los frenos, se con-  
trola la columna de dirección. Todas estas soluciones son,  
en primer lugar caras de construir y luego laboriosas y ca-  
ras de instalar, lo cual, para el usuario, significa un  
15                    desembolso mucho más elevado que el coste de un seguro de  
robo. Por otra parte, el temor a lo complicado y la descon-  
fianza hacia los dispositivos que sin intervenir en la fre-  
nada, la utilizan para otros fines alternativos, hacen que  
el usuario medio rechace estos sistemas.

                  Fundamentalmente, la invención propone  
20                    interferir el pedal de aceleración de freno o de embrague  
en un vehículo mediante un elemento de tope que impida su  
actuación, de modo que sea imposible el manejo del vehículo  
en condiciones normales.

                  El referido tope está materializado por  
25                    el émbolo 1 que se desplaza electromecanicamente mediante  
la activación de la bobina 2. Ambos elementos estan aloja-  
dos en la carcasa 14 que constituye un blindaje magnético,  
habiéndose previsto como medios de seguridad las tapas 13  
y 15 tambien blindadas y el anillo antimagnético 12, asi  
30                    como el tubo antimagnético 16 que guía el émbolo 1 y el to-

1 pe 17 que es tambien antimagnético.

El émbolo 1 se prolonga mediante el vástago 11 que es de material antimagnético y que emerge de la carcasa 14, atravesando la caja blindada y antimagnética 19, en cuyo interior se aloja el blindaje 9 que a su vez contiene la bobina 7 y el núcleo 8 del electroimán 20.

El núcleo 8 emerge al exterior de la caja 19 mediante el pivote 10, el cual constituye el accionador del fiador 6 cuyo frente encaja en la entalla 3 o en la entalla 4 practicadas en el vástago 11 y en el émbolo 1 respectivamente. El fiador 6 está permanentemente solicitado por el resorte 5 para asegurar su contacto respecto al pivote 10 del núcleo 8.

En la figura 1 se representa la posición inoperante del dispositivo.

El vástago 11 se dispone en interferencia con el recorrido del pedal 22 que se desea bloquear. Cuando se activa el dispositivo, primeramente se desenclava el fiador 6 respecto a la entalla 3 mediante el pivote 10 del núcleo 8 del electroimán 20, liberándose de este modo el émbolo 1, momento en el cual es activado mediante la bobina 2, con lo cual dicho émbolo 1 es desplazado longitudinalmente hasta que la cabeza 18 del vástago 11 se aloja en el orificio ciego 24 de la placa fija 23. En tal posición, la entalla 4 se expone al paso del fiador 6, el cual se enclava en la referida entalla 4 estableciendo la zona de bloqueo 21 y determinando en consecuencia la inmovilización del vástago 11.

Cuando la cabeza 18 del vástago 11 se encuentra alojada en el orificio ciego 24 de la placa 23 y el

1 fiador se encuentra encastrado en la entalla 4, el vástago 1  
impide el accionamiento del pedal 22, tal como se represen-  
ta en la figura 5.

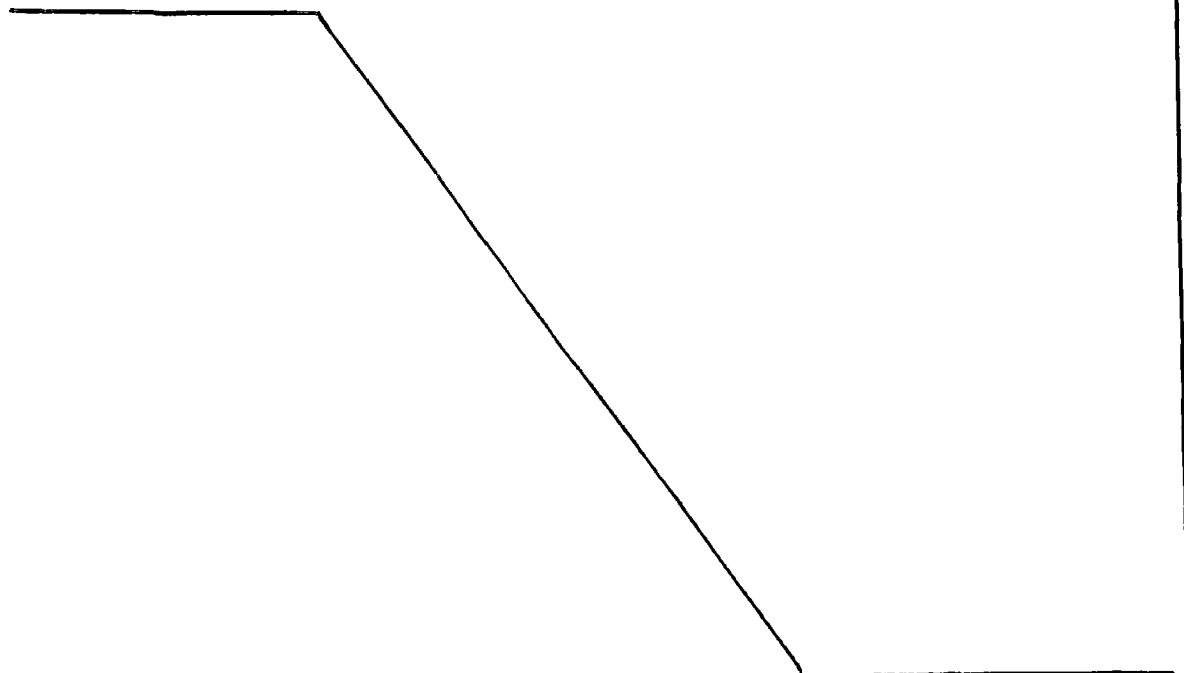
5 En la figura 4, las referencias A, B, C  
y D representan las posibles posiciones en donde se puede  
ubicar el dispositivo, el cual se encuentra fijado al châ-  
sis del vehículo de tal modo que no sea posible su extrac-  
ción realizándose tal fijación mediante cualquier método  
convencional como puede ser soldadura, remachado de los tor-  
10 nillos etc.

El activado del dispositivo puede ser rea-  
lizado mediante cualquier método conocido como puede ser a  
través de un decodificador electrónico situado en el propio  
aparato o fuera de él, a través de una cerradura mecánica  
15 de seguridad, mediante tarjeta magnética, mediante una cla-  
ve numérica con la colaboración de un teclado, por señales  
de infrarrojos, etc. Siendo tales métodos todos ellos cono-  
cidos y ajenos a las características reivindicadas.

20

25

30



1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria  
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de  
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,  
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre  
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-  
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-  
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente  
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,  
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,  
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando  
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-  
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica  
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a  
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-  
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-  
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado  
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre -  
ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre  
20 de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la  
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-  
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
30 guientes:

1

1ª.- "DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", caracterizado esencialmente porque está constituido por un tope dispuesto bajo el pedal del embrague que interfiere su carrera de descenso y que está materializado por un émbolo desplazable a voluntad por medios electromecánicos cuyo émbolo se desplaza entre dos posiciones extremas en cada una de las cuales se mantiene por medios mecánicos que impiden el pase a la posición opuesta, el cual ha de realizarse por medios electromecánicos activados a distancia, estando el conjunto de mecanismo que constituyen el tope vinculados al bastidor del vehículo con la parte de comando de los medios electromecánicos en tanto que los medios de activación son fijos o portables.

5

10

15

2ª.- "DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según reivindicación anterior caracterizado esencialmente porque el émbolo está alojado en una bobina formando su núcleo y dicha bobina es unidireccional impulsando el émbolo en el sentido adecuado para liberar el paso al pedal del embrague.

20

25

3ª.- "DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según reivindicación primera y segunda caracterizado esencialmente porque el émbolo tiende por acción de un resorte a desplazarse para encastrar su cabeza en un alojamiento fijo situándose en interferencia con el recorrido de descenso del pedal de embrague.

30

4ª.- "DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según reivindicaciones anteriores caracterizado esencialmente porque el émbolo presenta dos alojamientos para un fiador que enclava axialmente el émbolo en cada una de sus posiciones extremas, estando dichos alojamientos

1 preferentemente constituidos por entallas perifericas que  
coinciden con los puntos extremos de sus carreras de despla-  
zamiento.

5 5ª.- "DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS  
AUTOMOVILES", segun reivindicaciones anteriores caracteri-  
zado esencialmente porque el fiador está constituido por una  
guillotina descendente por la acción de un resorte en tanto  
que su recorrido ascendente está mandado por un relé o un  
electroimán de acción simultánea con la bobina impulsadora  
10 del émbolo, estando ambos mandados por una etapa de potencia  
convencional activada por medios electricos, electrónicos  
o combinados que convencionalmente operan a partir de una  
clave.

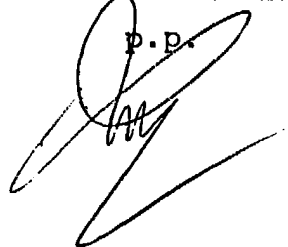
15 6ª.- Se reivindica por último como objeto  
sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se so-  
licita: "DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".

Todo conforme queda descrito y reivindica-  
do en la presente memoria descriptiva que consta de nueve  
páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

20

Madrid, 27 Julio 1984

BERNARDO UNGRIA

p.p.  


25

30

Fig. 1

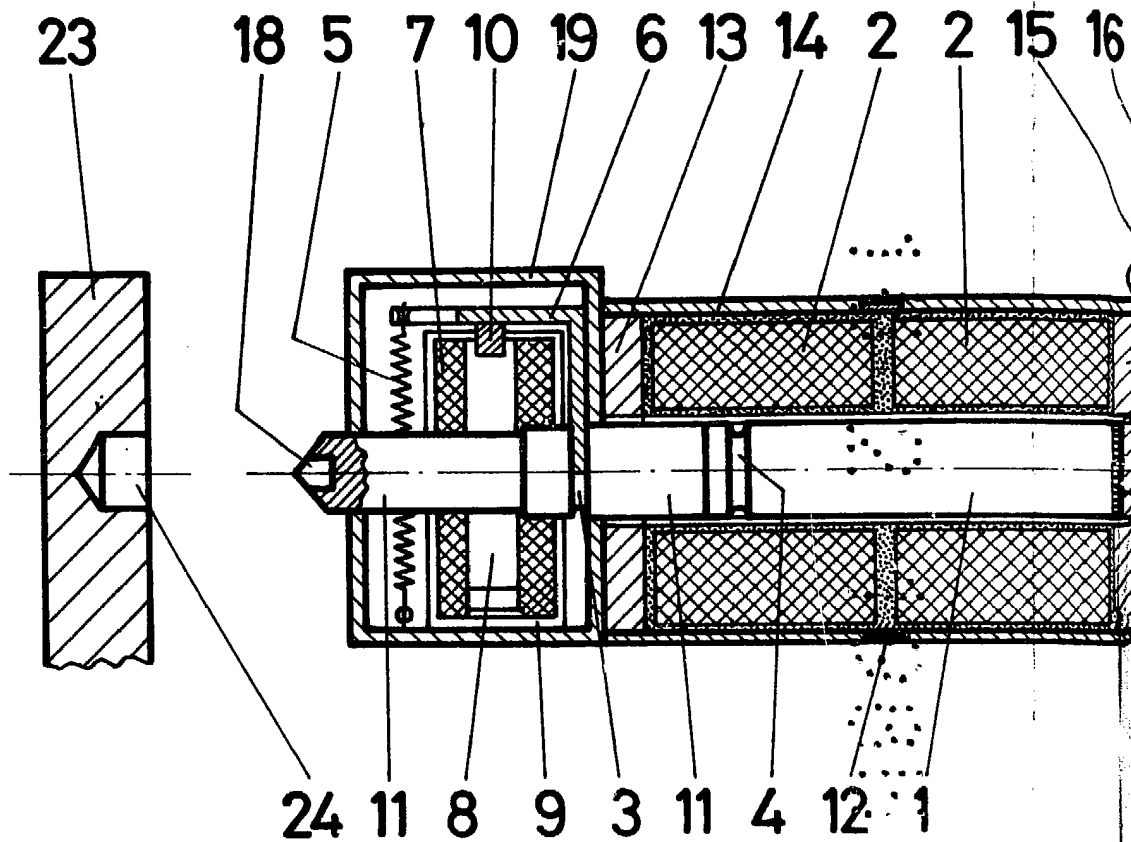


Fig. 2

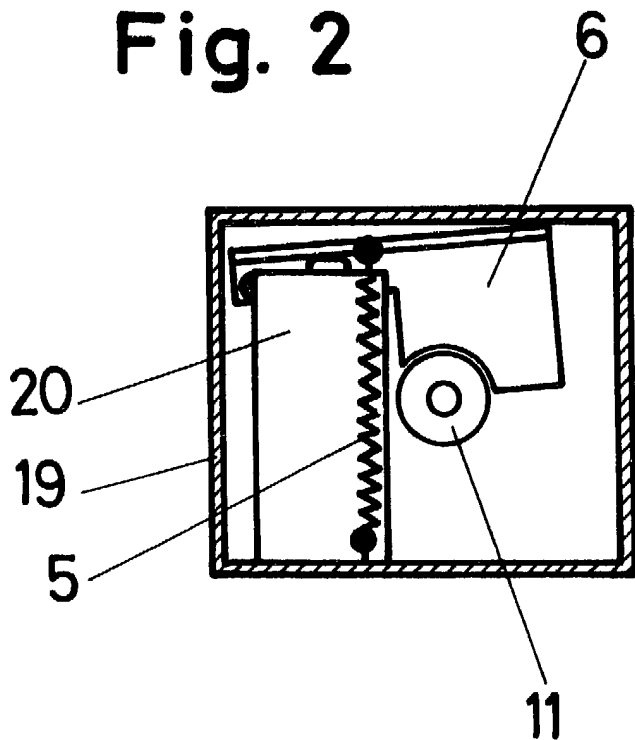
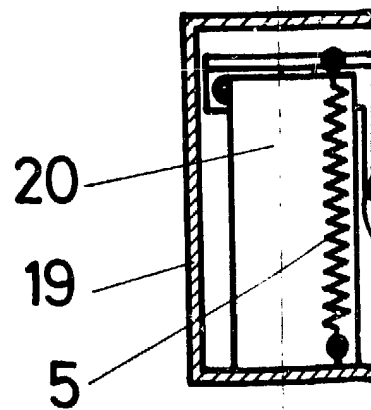
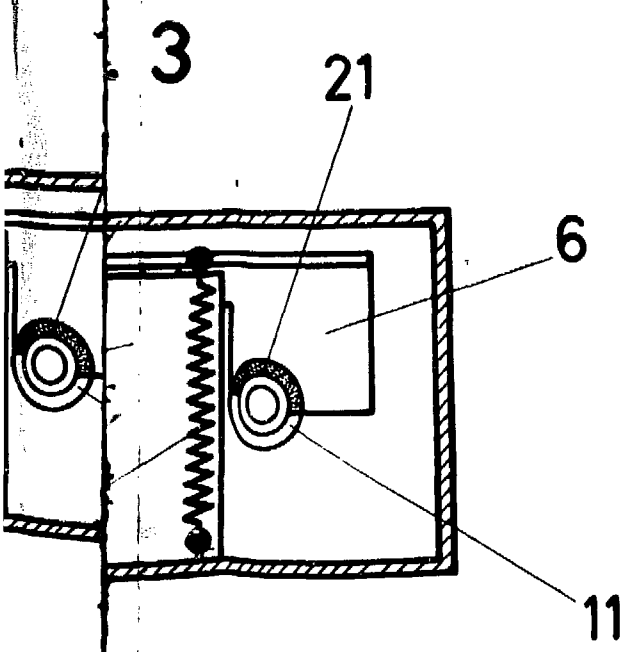
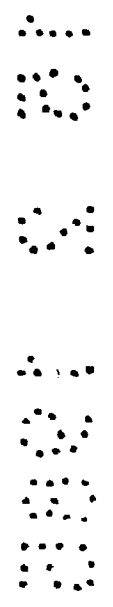
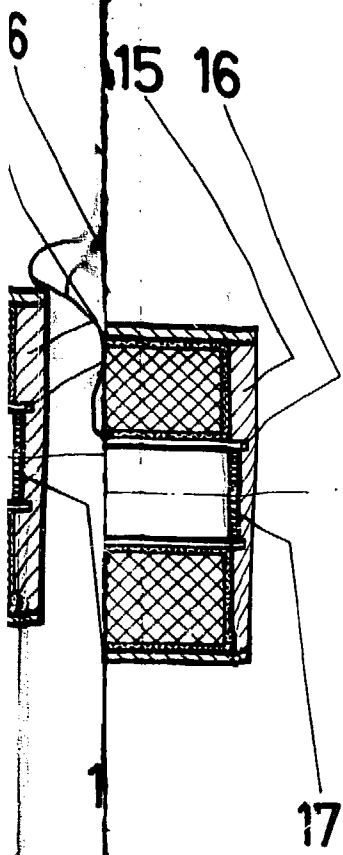


Fig. 3





**ESCALA VARIABLE**

Madrid, 27 de Julio de 1984

**BERNARDO UNGRIA**

P. P.

Fig. 4

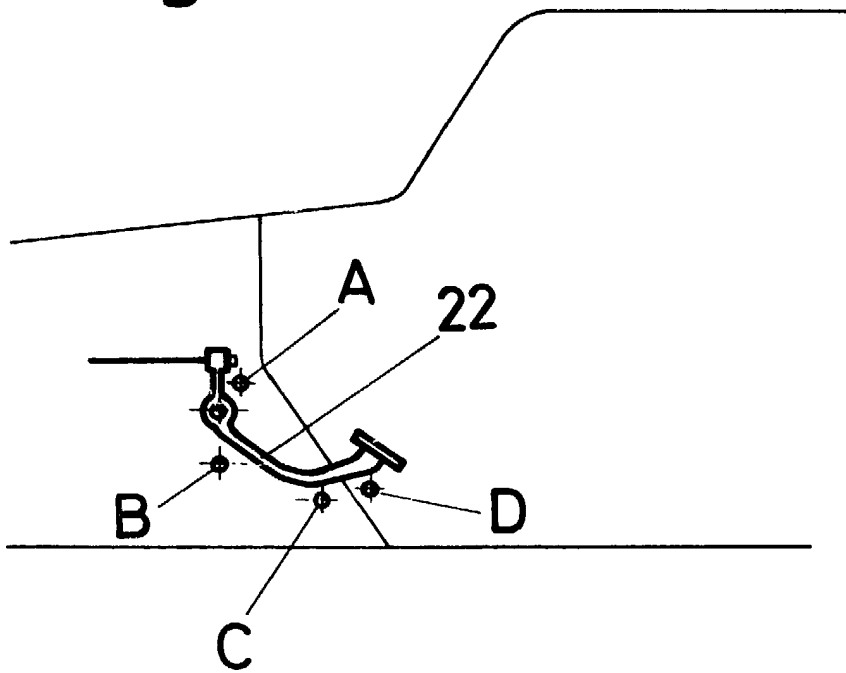


Fig. 5

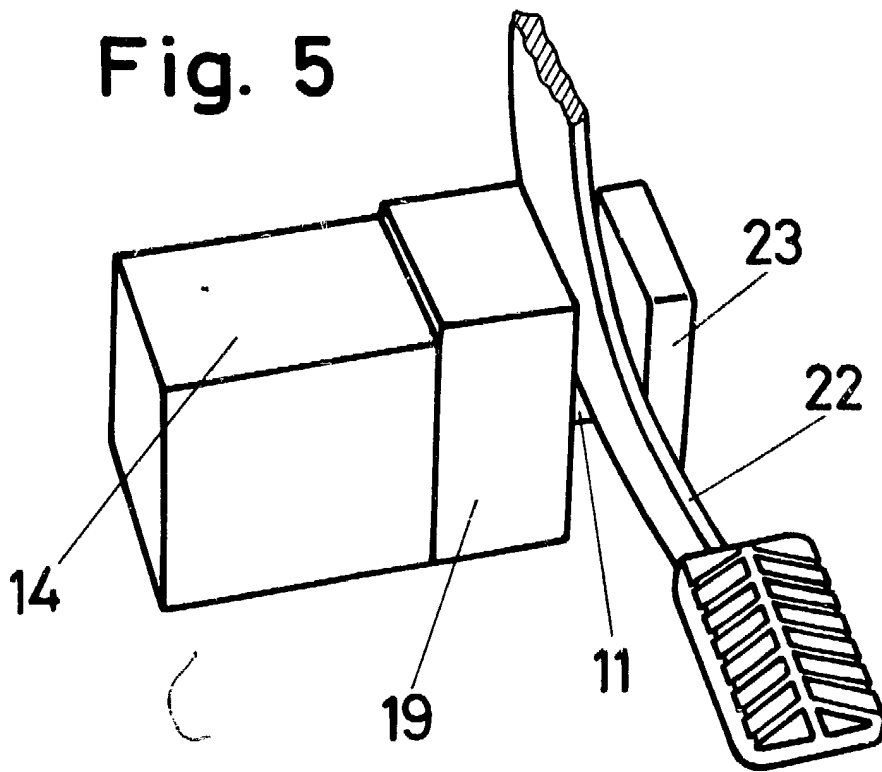
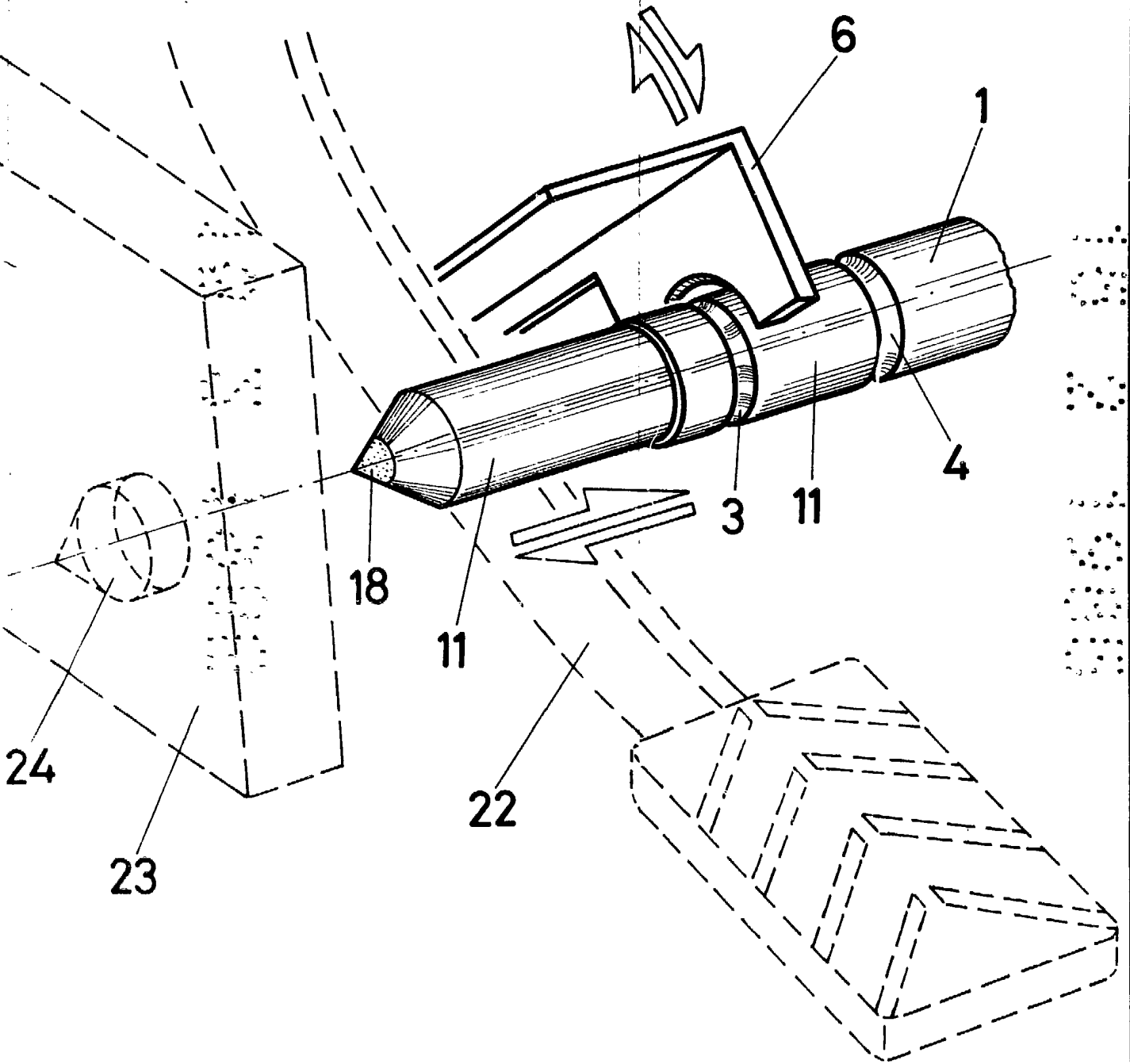


Fig. 6



ESCALA VARIABLE

Madrid, 27 de Julio de 1984

BERNARDO UNGRIA

P. P.