



449826

19 ES	21 NUMERO	20 A1
	22 FECHA DE PRESENTACION	
	14-7-76	

PATENTE DE INVENCION

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
<b>CONCEDIDA</b>		
47 FECHA DE PUBLICACION	57 CLASIFICACION INTERNACIONAL	60 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	B60R	-4 NOV. 1976
54 TITULO DE LA INVENCION		
*SISTEMA DE ALARMA Y ANTIROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES*		
71 SOLICITANTE (ES)		
D. Antonio LUQUE GODOY		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
C/Molino de la Veleta, 5 - TORREHOLINOS. (MALAGA)		
72 INVENTOR (ES)		
D. Juan GARCIA CHACON		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE		
D. FRANCISCO GARCIA CABRERIZO		

SISTEMA DE ALARMA Y ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES

El presente invento, para el que se solicita el privilegio de Patente de Invención y según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un sistema de alarma y antirrobo para coches.

Hasta ahora, se han realizado un gran número y variedad de dispositivos y sistemas anti-robo para vehículos automóviles y similares, de modo que todos los existentes en el mercado no cumplen totalmente la misión para la que han sido concebidos, ya que unos están dotados de gran complejidad que los hacen antieconómicos y difíciles de montar, además de que suelen tener averías y fallar en muchas ocasiones en que es necesario que el dispositivo entre en funcionamiento; otros son tan simples que personas habituales y un poco familiarizadas en la sustracción y robos de coches, les es fácil desconectarlo, quedando el automóvil a su disposición para ser robado.

Todos estos inconvenientes no los presenta el sistema anti-robo, objeto de la presente invención, ya que dicho sistema además de estar constituido de forma sencilla, reúne todos los requisitos para determinar y formar un auténtico sistema anti-robo imposible de ser salvado por las personas que en potencia vayan a robar el automóvil donde vaya instalado el mencionado sistema.

Básicamente, el sistema antirrobo que nos ocupa, comprende una llave conmutada dotada de cuatro contactos, de forma que en su estado de conexión, conecta el servicio de alarma y a su vez desconecta o anula el puente de encendido de la bobina al delco. Con lo que en caso de dejar el automóvil con la llave en su estado de conexión e intentar robar

a dicho automóvil, lo primero que ocurrirá será el aviso de la alarma, y en segundo lugar, el automóvil no arrancará por tener el delco desconectado cuando la referida llave conmutada se encuentra en su posición de conexión.

5. Por otra parte, el sistema comprende asimismo un relé que consta de una bobina magnética, la cual realiza o acciona tres contactos dobles: uno es la conexión de la alarma, otro es la desconexión del encendido del motor y la tercera es que tales conexiones se realizan mediante un pulsador montado sobre el propio para-choques del automóvil, de modo que en caso de accidente, se efectúa la desconexión del encendido del motor, parándose éste y conectándose a su vez la alarma como anteriormente se ha dicho.
- 10.

- El apagado de la alarma o desconexión de la misma puede realizarse mediante un simple interruptor colocado convenientemente en cualquier lugar oculto del automóvil; mientras que la desconexión del delco no es posible conectarlo de nuevo sino es con la llave de conmutación, de modo que si se intenta hacer el clásico puente para poner en funcionamiento el motor, no tendrá éxito si no se conmuta la posición de los contactos correspondientes a la llave conmutada.
- 15.
- 20.

- El sistema puede ir dotado de una serie de pulsadores emplazados en los lugares que crea más conveniente el usuario, como pueden ser debajo de los asientos delanteros, en la radio, volante, etc., de modo que al sentarse sobre dichos asientos, actuar sobre la radio para intentar sustraerla o girar el volante, respectivamente, la alarma sonará.
- 25.

- La llave conmutada puede ir montada sobre cualquier parte del automóvil, siendo los lugares de emplazamiento preferentemente en el maletero, parte delantera del automóvil o
- 30.

cualquier lugar externo del habitáculo de éste, siempre que dicho lugar sea el más adecuado e idóneo para que la persona con intención de robar no pueda encontrarla.

- Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva de una hoja única de planos en la que se representa el esquema general del sistema anti-robo, mostrando dicho esquema las partes principales y a modo esquemático de cada una de las partes y elementos que componen el sistema.

- A la vista de dicha figura se han referenciado numéricamente cada una de las mencionadas partes y elementos representados en el esquema y que determinan el conjunto básico del sistema anti-robo. Tales referencias son las siguientes:

- 1.- llave conmutada
- 2.- Claxon
- 3.- Distribución de corriente a los pulsadores
20. 4.- Relé
- 5.- Bobina
- 6.- Delco
- 7.- Puente entre la bobina (5) y delco (6).
- 8.- Pulsador del asiento
25. 9.- Pulsadores de radio, puertas, etc.
10. 10. Entrada de corriente al relé (4)
11. Conexión a batería del relé (4)
12. Interruptor
13. Contacto doble del relé (4) con el claxon (2)
30. 14. Contacto doble del relé (4) con la entrada de corriente (10)

15.- Contacto doble del relé (4) con la llave (1) y bobina(5)

16.- Pulsador del para-choques conectado al relé (4)

5. A la vista de la figura, puede observarse la llave conmutada (1) que irá enlazada en el lugar más conveniente y a gusto del usuario, de modo que tal llave (1) presenta cuatro contactos: uno para el claxon (2), otro para el circuito de pulsadores (3), otro para el relé (4) y un cuarto para la bobina (5) de arranque del motor, estando así mismo conectado el delco (6).

10. Cuando la llave está en una posición, están continuamente conectados el delco (6), bobina (5) y relé (4); ahora bien, si a la llave se la cambia de posición (se conmuta) quedará sin servicio el delco (6) y bobina (5), ya que anula el puente (7) del encendido de la bobina (5) al delco (6), con lo que el motor no arrancará bajo ninguna experiencia a no ser que vuelva a ser conmutada la llave (1), es decir que vuelva a la posición primitiva, lo cual se consigue únicamente con la correspondiente llave que poseerá el usuario para poder realizar tal conmutación. Por otra parte con la llave conmutada como anteriormente se ha dicho (sin corriente en el delco), se conectará asimismo el claxon, los pulsadores de asiento (8), y demás pulsadores (9) en caso de que hubiesen sido instalados.

25. El relé (4) está continuamente alimentado con corriente, siendo la entrada de ésta la correspondiente a la señalada con el trazo (10).

30. Tal relé (4) está asimismo en conexión con la batería a través del trazo (11) y con un interruptor (12); mientras que el mismo o mencionado relé (4) consta de una bobina magnética, la cual hace al servicio de accionar tres contac-

tes dobles: por una parte el contacto (13) directamente al claxon, por otra el contacto (14) de entrada de corriente y por otra el contacto doble (15) a la bobina (5) y a la llave de conmutación (1). En conexión con tal relé (4) va un pulsador (16) dispuesto en el propio para-choques del automóvil, sirviendo tal pulsador (16) para que entre en funcionamiento la alarma en caso de un choque a velocidad como mínimo de 60 Km/h.

De acuerdo con la realización del sistema anti-robo que se acaba de describir, el funcionamiento y aplicación del mismo es como sigue:

Aplicada o dispuesta la llave conmutada (1) en el lugar preciso y oculto deseado por el usuario, y una vez instalados los diferentes pulsadores (8) debajo de los asientos, el pulsador (16) en el para-choques y los pulsadores (9) deseados y en lugares como la radio, puertas, volante, etc., el dispositivo está en condiciones de funcionar siempre que las conexiones estén bien realizadas.

Si se quiere que tal dispositivo no entre en funcionamiento, es decir que no suene el claxon (2) y el coche pueda arrancar, pues entonces se conmuta dicha llave (1) con la llave maestra que posee el usuario a la posición en que queden desconectados el claxon (2) y línea de distribución de los pulsadores (8) y (9), con lo que el automóvil funciona como si no llevase tal dispositivo a excepción del relé (4) que más adelante se explicará su misión.

Si por el contrario, el usuario baja y deja el automóvil y quiere quedar dispuesto el sistema para su funcionamiento en caso de anomalías como robo, etc, pues entonces conmuta la llave(1) a la posición contraria, efectuando esta opera

- ción con un giro de la llave maestra, de modo que al extraer ésta el sistema queda de la siguiente forma: el puente (7) entre la bobina de arranque (5) y el delco (6) ha sido anulado en la conmutación de la llave (1), con lo que el coche no volverá a arrancar a no ser que vuelva a conmutarse la llave (1) con la llave maestra y ésta solamente la posee el usuario o dueño del automóvil; así mismo queda conectado el claxon y los pulsadores (8) y (9), de tal manera que si hay algún pulsador (9) instalado en las puertas, al abrirse éstas comenzará a sonar el claxon. Si no hay pulsadores de alarma en las puertas, el coche al ser abierto no sonará su claxon, pero en cuanto una persona se sienta en los asientos de lanternos, presionará sobre el pulsador (8) de éstos y sonará el claxon. Si hay instalados pulsadores en la radio, volante, o cualquier otro lugar y el ladrón manipula en cualquiera de estos lugares o dispositivos, el claxon sonará.
5. 10. 15.

Por consiguiente, este sistema es sumamente eficaz y sencillo.

- Por otra parte, el sistema comprende asimismo un dispositivo para caso de accidente o choque, para lo cual lleva un relé (4) dotado de tres contactos dobles (13, (14) y (15) respectivamente. En caso de choque, el pulsador (16) hará funcionar al relé (4) y este cerrará los contactos correspondientes al claxon (2) sonando éste, a su vez (en el momento del choque) otro de los contactos dobles hace que la activación de tal relé (4) quede sin servicio de corriente y anule el puente (7) con lo que el motor se pasará al quedar sin corriente la bobina (5) de arranque y por consiguiente el delco (6). El claxon seguirá sonando ininterrumpidamente a no ser que se accione al interruptor (12) para dejarle sin
20. 25. 30.

corriente y de este modo dejará de sonar.

Puede verse claramente por lo descrito que el sistema está concebido de forma muy sencilla a la vez que ofrece una gran eficacia contra el robo y en caso de accidente por choque.

5.

El solicitante se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud al amparo del Convenio Internacional para la protección de la Propiedad Industrial.

10.

Igualmente el solicitante se reserva el derecho de introducir en la presente invención cuantos perfeccionamientos sobre la misma puedan derivarse, mediante la solicitud de los correspondientes Certificados de Adición en la forma señalada por la Ley.

15.

NOTA

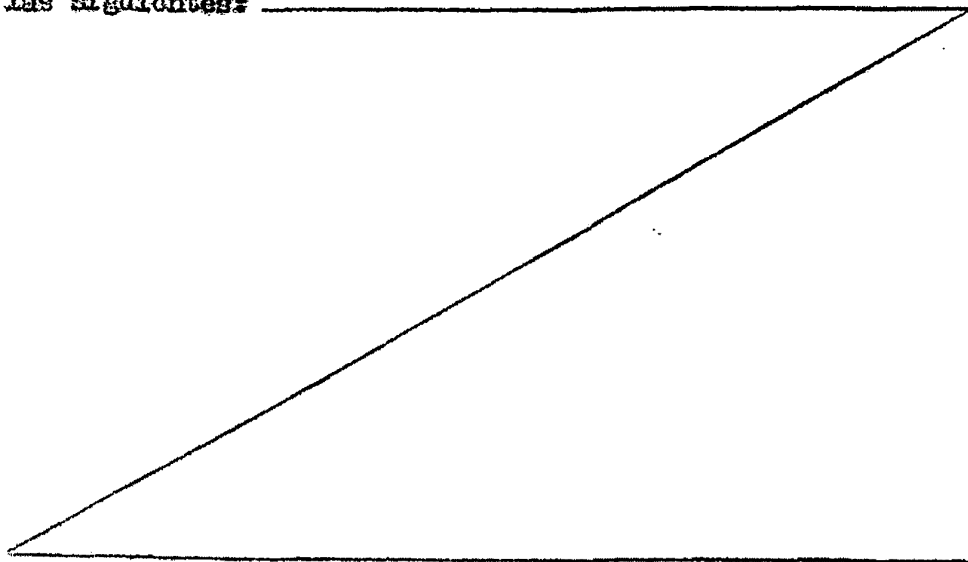
La Patente de Invención, que se solicita por veinte años, para España, de acuerdo con la vigente Legislación, deberá recaer sobre "SISTEMA DE ALARMA Y ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según las características esenciales de

20.

Las siguientes: \_\_\_\_\_

25.

30.



REIVINDICACIONES

1ª.- SISTEMA DE ALARMA Y ANTIRROBO PARA VEHICULOS

AUTOMOVILES, esencialmente caracterizado porque comprende una llave conmutada de cuatro contactos conexiados con el delco, claxon, un relé y una línea sobre la que son susceptibles de montarse una serie de pulsadores; de tal modo que la llave aludida presenta dos posiciones, una de ellas de puesta en servicio en la que queda desconectado el puente que une el delco con la bobina de arranque del motor, en tanto que el claxon y pulsadores quedarán conectados en posición de alarma, y otra posición en la que desconecta el claxon y pulsadores y conecta el puente entre el delco y la bobina de arranque; con la particularidad de que el mencionado relé alimentado independientemente y continuamente conectado al claxon, presenta tres contactos dobles, uno para conexión y desconexión del claxon, otro para conexión y desconexión de la bobina de arranque y la llave conmutada y un tercero para conexión y desconexión de línea, habiéndose previsto un pulsador conexiado a dicho relé que es el que le acciona y un interruptor para parada de éste cuando es accionado.

2ª.- SISTEMA DE ALARMA Y ANTIRROBO PARA VEHICULOS

AUTOMOVILES, según reivindicación 1ª, caracterizado porque los pulsadores conectados la llave conmutada son susceptibles de emplazarse en el lugar más conveniente y deseado para el usuario del automóvil, en tanto que el pulsador conectado al relé irá emplazado en la parte frontal del vehículo, de modo que en caso de choque, tal pulsador accionará al relé y este mediante su activación o cierre de contactos, desconectará la bobina de arranque parándose el motor y conectará el claxon, el cual no dejará de tocar a no ser que se corte la

corriente a través del interruptor de desconexión del mismo.

- 3a.- SISTEMA DE ALARMA Y ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación 1a, caracterizado porque cuando está en posición de alarma y antirrobo, el puente de unión entre el delco y bobina de arranque está desconectado, no pudiéndose poner el vehículo en marcha, en tanto que el claxon y pulsadores se encuentran en posición de conectados para producir la alarma en el momento de accionar uno de los mencionados pulsadores, ocurriendo todo lo contrario cuando el sistema y por consiguiente la llave conmutada se encuentra en posición contraria.

4a.- SISTEMA DE ALARMA Y ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

- Según queda sustancialmente descrito en la presente Memoria que consta de nueve hojas, escritas a máquina por una sola cara y acompañada de dibujos

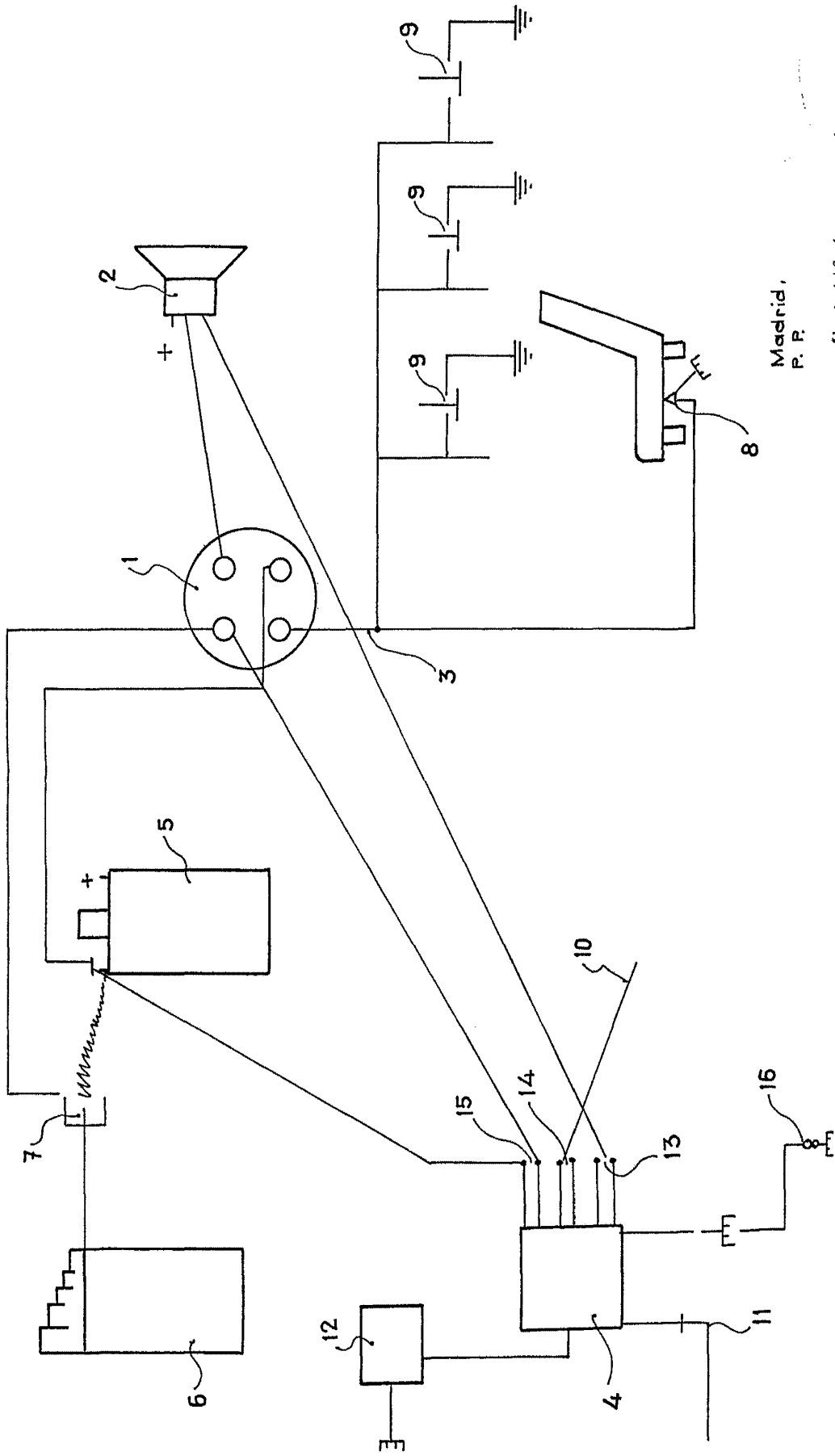
Madrid 14 JUL. 1976

ANTONIO LUQUE GODOY

P.F.

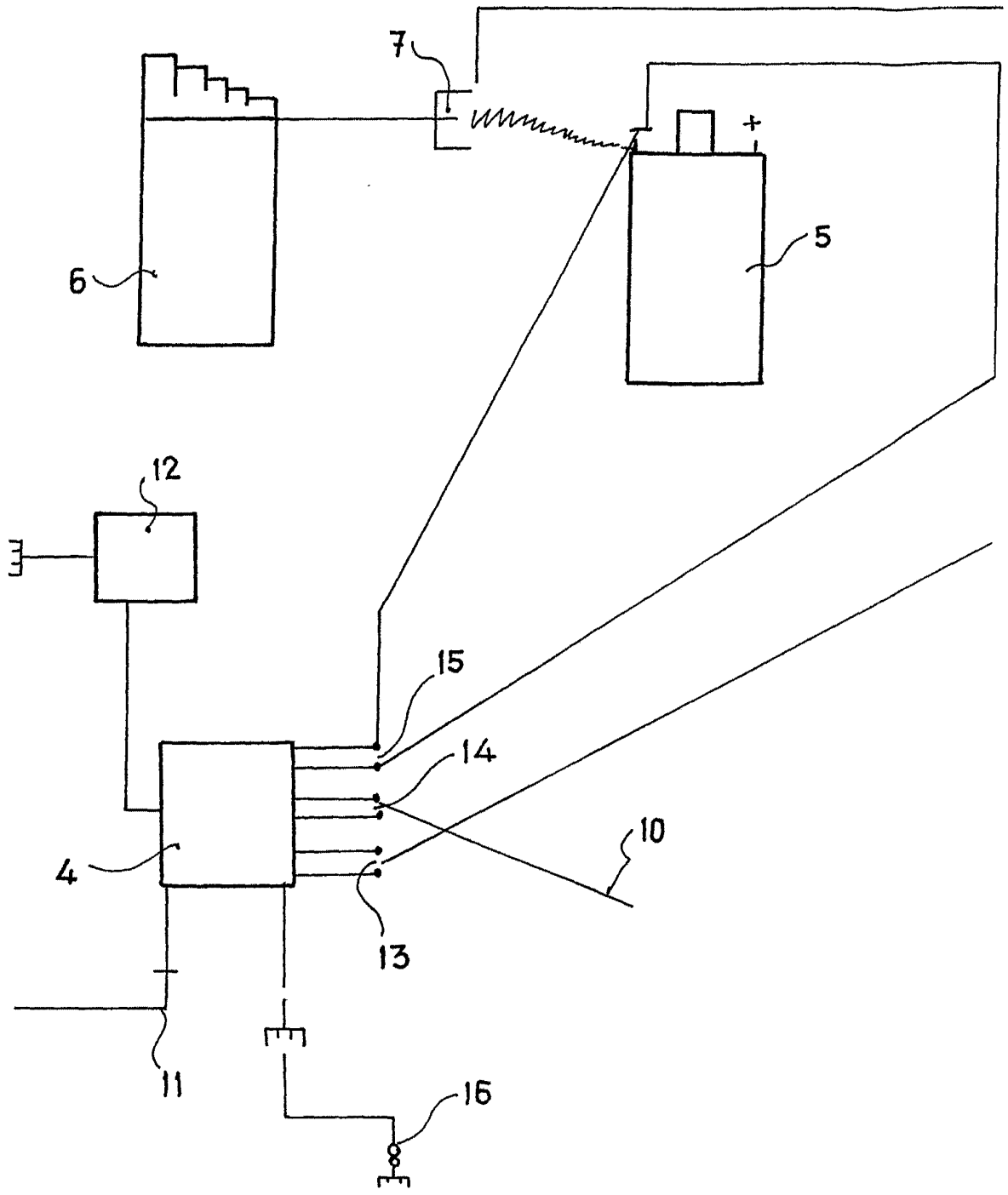
FRANCISCO GARCIA CABRERIZO  
P.P.

Firmado: M.ª Dolores Jorquera

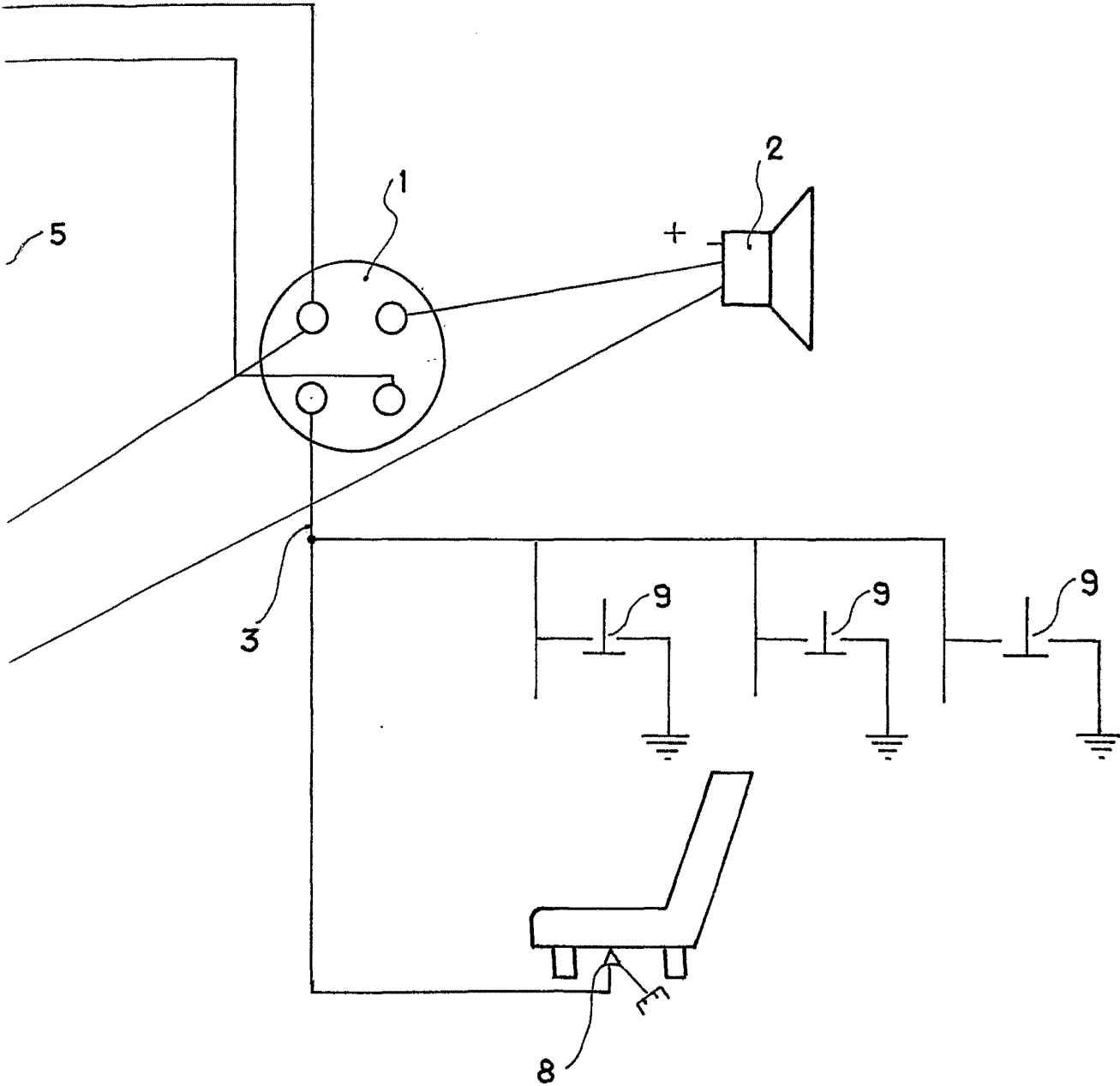


Madrid,  
P. R.

Escala variable



Escala variable



Madrid,  
P. P.

1941

Pat. No. 100.000