

MINISTERIO DE INDUSTRIA  
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

11	NUM.	471764	10	A1
21	FECHA DE PRESENTACION			
22				

25 SET. 1978

PATENTE DE INVENCION

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL	62	PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
			B60R; G08B		

64	TITULO DE LA INVENCION
" MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES "	

71	SOLICITANTE (ES)
D. MIGUEL BOTAS CAZON.	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
OYARZUN (GUIPUZCOA) Elorrondo, 8	

72	INVENTOR (ES)
El mismo solicitante.	

73	TITULAR (ES)
El mismo solicitante?	

74	REPRESENTANTE
JOSE PONS TORRES.	

El objeto del presente Certificado de Adición se refiere a MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL NUM. - 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, cuyas características de novedad le confieren la cualidad de aportar al fin a que se destina, las siguientes ventajas que posibilitan su consecución industrial.

1) Actua como antirrobo eficaz.

2) Desconecta la instalación eléctrica en caso de accidente, evitando posibles cortacircuitos que provocarían incendios.

3) Protege al motor en caso de falta de presión de aceite, desconectandolo.

4) Al elevarse la temperatura sobre un valor determinado desconecta el motor, protegiendolo de un sobrecalentamiento.

5) Mediante un tubo colocado en el vacuómetro se puede conocer el funcionamiento del motor a través del vacío.

6) Caso de cortacircuitos se desconecta el sistema, siendo necesario pulsar un botón para rearmar el equipo.

7) Desconecta el paso de la gasolina al motor.

8) Bloquea mecánicamente la caja de cambios del motor.

9) Actua como alarmas de cada una de las anteriores anomalías.

10) Permite reunir en un sólo sistema de protección y alarma las distintas funciones, según necesidades, eliminando las que se juzguen necesarias.

En los presentes dibujos se ha descrito, a título de ejemplo y sin caracter limitativo, por lo tanto, dos formas características del sistema que se preconiza.

El dibujo de la figura 1 representa el esquema eléctrico de una parte del sistema que consta de protección por desconectar el

encendido, por bajar la presión de aceite o por bajo nivel de aceite en el carter del motor e igualmente desconecta al subir la temperatura. También en caso de accidente, por impacto, se desconecta el encendido para evitar el incendio e igualmente se corta la corriente general y la de encendido.

35

La figura 2 representa un esquema eléctrico de un equipo que es variación del sistema indicado en la figura 1.

La figura 3 es un esquema eléctrico de un dispositivo que actúa sobre una electroválvula que corta el paso de la gasolina.

40

La figura 4 es un sistema que corta el encendido en caso de cortocircuito, cortando la corriente general, evitando el incendio, con alarmas antirrobo al quitar la llave de encendido, que actuará al abrir la puerta, la guantera, abrir el capó delantero o trasero, dar al arranque, encender luces, es decir al actuar sobre cualquier interruptor.

45

La figura 5 es una representación del sistema de enclavamiento por llave de la caja de cambios para evitar robos.

La figura 6 es una vista de uno de los integrantes del equipo, concretamente el conjunto o detector electrónico.

50

La figura 7 representa un detalle de la conexión del Delco y la bujía.

El dibujo de la figura 8 representa la parte del sistema que abarca la protección de cortocircuito (incendio), robo, alta temperatura y baja presión.

55

Las figuras 9 y 10 representa el sistema con protección por temperatura y baja presión y control del motor mediante visión del vacuómetro.

60

El circuito está compuesto por un presostato (1) que está conectado a una serie de elementos en derivación, como un condensador electrolítico de 150 MF x 10 V, (2) y éste a una resistencia de

65

70

0,5 W x 4 K (3) y en paralelo con esta a un transmisor 2N2646 o similar (4). También se conecta en paralelo a la resistencia de 17 K de 0,5 W (6) que va a una de las patas del transistor, estando la tercera pata conectada a una resistencia de 100 Ohmios (7). Finalmente el presostato se conecta a otro condensador electrolítico de 125 MF x 25 V (8). El conjunto de salto de chispa o descargador se conecta a la bobina de encendido (13) a través de un condensador electrolítico de 125 MF x 25 V (9) y un diodo (10). El interruptor de corte del sistema (11) en paralelo con otro contacto (12) deja pasar la corriente de retorno negativa a la bobina (13) procedente de un TRIAC (19). Existe otro TRIAC (18) que a través de la resistencia de 0,5 W y 320 ohmios (17) se conecta a masa (18) mediante un termostato (15) en paralelo con una ampolla de mercurio de contacto (14).

75

El TRIAC (19) a su vez se conecta a través de una resistencia de 100 ohmios y 0,5 W (21) a la entrada de un tiristor (22) que tiene su salida y salida de control conectada a ambos lados del condensador (8). Las masas de los distintos equipos son la (20), (23) y (24) además de la (16) ya indicada. La alimentación de corriente se hace por la borna (25).

80

Otra variante del circuito, figura (2) introduce un rele con bobina (26) que actúa sobre los contactos de encendido (12) y (11) a través de sus contactos (27) que pueden ponerse a masa.

85

En este segundo circuito se ha suprimido el segundo TRIAC.

90

El esquema de la figura 3 introduce un zumbador (28) para saber cuando actúa la electroválvula o el automático de disparo ya que esto se puede montar indistintamente. Al entrar el automático (52) acciona la mariposa (54) hacia abajo cortando la entrada del combustible en la bomba de inyección al actuar el sistema electrónico por baja presión o alta temperatura. Este equipo consta de los dos TRIAC del esquema 1. Se ha representado el depósito de combustible (29)

con su electroválvula (30), la salida del combustible desde la zona de la electroválvula hacia la bomba de inyección (31).

El esquema de la figura 4 no tiene necesidad de TRIAC, es un sistema de alarmas y desconexión. Desde la batería (32) se  
95 alimenta al circuito que dispone de un interruptor de llave (33) para el corte de la corriente y un rele de carga cuya bobina (34) se alimenta desde un tiristor de disparo por corto circuito (37) que puede ser sustituido por un TRIAC. Las masas son los puntos (35) y (36). Dispone de un pulsador de rearme (38) y una ampolla de mercurio (39)  
100 que cuando deja de hacer conexión se para el sistema. La ampolla funciona por impacto en accidente frontal o vuelco, pero su actuación es inversa de las ampollas de los esquemas, 1, 2 y 3. Forman parte de este circuito las resistencias de 620 ohmios (40) que conecta la puerta del tiristor, el condensador (41) de 5MF conectado a masa e  
105 intercalado entre la resistencia para cuando se produce un corto circuito, cargandose el condensador y desconectando el tiristor, dejando de haber tensión en el relé de carga. Un fusible (42) protegé al relé (43) de las bobinas de alarma (44): Se representa en el esquema además las luces de carga (45) general del automóvil, el interruptor de  
110 puertas (46) que se puede situar en múltiples sitios (puertas o capós) y que hacen funcionar las bocinas, conectandolas a masa (47) mediante la extracción de una llave (48) de doble contacto en posición fuera alarma y dándole media vuelta actúa el contacto (33) y pulsando (38) se restablece el contacto.

La figura 5 es el enclavamiento mecánico mediante una  
115 llave (49) a través de la caja de cambios con introducción de un bulón (50) a la salida de la llave que se encaja mediante (51) en la anilla (51) de la caja de cambios, quedando bloqueada e impidiendo el robo. Se trata de llave especial que no puede ser fácilmente sustituida por el  
120 tipo corriente de llave.

Finalmente se completa la figura 3 con un automático o bobina de disparo (52) conexión al positivo (53) la mariposa que va a la inyección (54) y el tirador (55) del automático y el detector electrónico (56) visto exteriormente. Se puede utilizar con otro dispositivo para operar sobre la mariposa mediante un electroiman (121) que apalanca a la mariposa cuando recibe tensión del mismo circuito de la electroválvula (52). Puede usarse indistintamente ambas soluciones o las dos a la vez.

Los otros circuitos están compuestos por un elemento: tiristor (57) que en su circuito de línea alimenta una bobina (58) con el otro polo puesto a masa (76). Este relé cierra un contacto (59) que permite el paso de la corriente del positivo de las baterías (63) que alimentará el circuito (61 y 62) de alumbrado o consumo de vehículo. También a través del contacto (59) del relé se alimentará a un condensador electrolítico, del tipo 250 MF x 400 V que cerrará sobre el diodo (57) el circuito. La tensión de mando tiristor (57) se alimenta por el filamento (74) y procede de la misma fuente de alimentación positiva después de pasar por las resistencias de 270 ohmios y 4 W. números (65) y (66) en cuyo punto intermedio se deriva un circuito para dos condensadores en paralelo (67) y (68) de 10 MF y 400 W. con el negativo puesto a tierra. Se cierra este circuito hasta la tensión de control tiristor por un contacto (61) de pulsador de puenteo de averías (86) o rearme en caso de cortocircuito que trabaja en paralelo con un condensador (64) de 10 MF y 400 V. que permita la conducción a la rejilla de tiristor a través de un diodo Zener (75) tipo BZY 88.

Otra rama del positivo va al polo central de un selector conmutador (70) para maniobrar automático o manual, en caso de avería, conectando en una de estas posiciones una lámpara piloto (71) que dará la alarma correspondiente.

En la otra posición dejará pasar la corriente hacia un re-

155 lé alimentando su bobina (81) al mismo tiempo, que dos contactos (79) uno abierto y otro cerrado. El abierto actuará sobre otro piloto (80) puesto a masa (76) y el cerrado sobre el positivo de la bobina de encendido. El otro polo de la bobina del relé (81) se conecta a masa a través de una resistencia (2) de 270 ohmios y 2 W. y del contacto de un termostato. En bornas negativas de la bobina de este relé se conectan dos condensadores electrolítico (84) y (85) que cierran su circuito a través del contacto cerrado del pulsador (86) para el caso de arranque en avería de los termostatos (83) o preostato (87) que se deriva del positivo del condensador (85) y cuya borna final se pone a tierra (76)

160 De la salida del delco (90) se protege la conexión de cada bujía (91) a través de los antiparasitos de baquelita (89) mediante funda de goma a presión que actúa a modo de ventosa sobre la bujía (32).

165 El sistema funciona que al surgir un corto entre positivo y negativo, la tensión del diodo Zener baja por debajo de su umbral, dejando de conducir y cortando la alimentación a la rejilla del transistor, con lo cual actúa de interruptor cortando el paso de corriente al circuito de uso (61) y (62).

170 El antirrobo se verifica cortando la alimentación del positivo de la batería mediante el interruptor (77) situado en lugar oculto.

175 Caso de calentamiento, falta de presión, se abren los contactos del presortato o termostato, con lo que se desactiva (81) y abre el contacto cerrado que corta la alimentación a la bobina al mismo tiempo que da la alarma por encendido de la luz (80),

180 El esquema de la figura 9 está constituido por la bobina de encendido del sistema electrónico (92) cuyo negativo deriva en los platinos (93) con el otro contacto a masa. Existe igualmente un termostato para el exceso de temperatura (94) y un presostato (95) para controlar la falta de presión de aceite, ambos conectados con el cir-

185      corto que sale del negativo de la bobina, mediante dos condensadores (96 y 97), ambos electrolíticos de 400 MF x 350 V. y una resistencia (99) de 270 ohmios x 4 voltios. Este circuito se conecta a la salida de potencia de un transistor de potencia (98) tipo NPN y concretamente (97). La entrada de corriente (98) procede del cátodo de otro transistor (100) NPN tipo BC 148 o equivalente, Su salida por cátodo se conecta al transistor (98) y también la resistencia (101) de 68 ohmios de 2 vatios que a su vez está unida con el positivo de la batería (B).

190      A través de la resistencia 65 de 56 ohmios que tiene un extremo conectado al positivo de la batería se alimenta un diodo zener (102) tipo BZY 88 en paralelo con un condensador electrolítico (103) de 50 MF x 25 V.

195      A este circuito positivo de batería, después de pasar por una resistencia se conectan una serie de resistencias para alimentar a otros equipos, así la resistencia (104) de 0,5W y 180 ohmios otra resistencia de 100 kilo-ohmios y la resistencia (112) de 0,5 vatios y 2 kilo-ohmios. La resistencia (104) conecta a un nudo del circuito que va a la alimentación del transistor (100) y al cátodo del transistor (105) tipo NPN BC 148 o equivalente, Este nudo también está unido a otro nudo  
200      a donde se conecta la resistencia (106) y el negativo de un condensador electrolítico (108) de 125 MF y 16 V. De este mismo nudo se alimenta a la resistencia (107) de 22 kilo-ohmios. Al otro lado del condensador (108) existe otro nudo en que se conecta el otro extremo de la otra resistencia y la entrada del transistor (109) tipo NPN BC 148. El cátodo de este transistor se conecta al otro extremo de la resistencia  
205      (112) y al negativo de un condensador electrolítico (110) de 80 MF y 25 V. Finalmente las rejillas de control de los transistores (109), (105) y (100) están punteadas.

210      A la salida del cátodo del transistor (98) existe una conexión o la borna negativa de la válvula electromagnética (115) a la

salida del depósito de la gasolina de 12 o 24 V según el tipo del montaje y que tiene el otro polo unido al positivo de la batería. En paralelo con esta válvula está conectado un piloto (114) de control para cuando se cierra el paso de combustible.

215                    Entre los condensadores electrolíticos (97) y (96) existe un contacto del pulsador de arranque para caso de avería de los contactos del termostato (95) y del presostato (96), la gasolina del depósito de combustible llega hasta la electroválvula y sale por la electroválvula (118) hacia la entrada en la bomba, bien sea por la inyección  
220                    mecánicamente por membrana o eléctricamente, ya que el sistema, cuando no hay presión de aceite, conecta la electroválvula electrónicamente cortando el paso del combustible o cualquier otro líquido según como se adapte, sucediendo lo mismo en el caso de subir la temperatura en el termostato, que pondría el circuito a masa. El punto (117)  
225                    es el tubo de conducción del combustible desde el depósito a la electroválvula.

                      En la figura 10 se describe el colector de admisión (119) de un motor de explosión conectado por tubería a un vacuómetro (120) de vacío para comprobar el estado del motor en marcha.

230                    Este Certificado de Adición es realizable en cualquiera de los tamaños y materiales adecuados siendo susceptible de toda clase de modificaciones de detalle en tanto que estas no alteren su fundamento.

- N O T A -

235                    Los puntos de invención propios y nuevos que son objeto de la presente solicitud de Certificado de Adición o base de la Patente nº 469.504, en España por veinte años son los siguientes.

REIVINDICACIONES

240                    1- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL N° 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL

SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, caracterizado porque se basa en reunir en un solo grupo los elementos que son capaces de proteger al vehiculo contra robos, incendios en caso de accidentes, exceso de temperatura y baja presión, interrumpiendo los circuitos de alimentación eléctrica al motor o cortando el paso de gasolina al motor,

245  
250  
255  
260  
265  
270

2-MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación anterior caracterizado porque utiliza para el esquema base una serie de elementos, como un transistor que regula el paso de la corriente mediante alimentación variable a su elemento rejilla y que está controlado por un diodo Zener, cuya tensión de mando o de paso se regula por distintas resistencias y condensadores.

3- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque la tensión de alimentación al motor se corta mediante llave dejando aislada la batería impidiendo el robo del vehiculo.

4- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque la alimentación a las distintas luces del motor se realiza mediante un contacto de relé, cuya bobina recibe tensión através del transistor y que al dejar de conducir este, mediante la señal precedente del diodo Zener, desconecta la tensión de los circuitos de distribución.

5- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL

SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque en caso de accidente y en el correspondiente cortocircuito, la tensión en las bornas del diodo Zener baja por debajo del umbral, de conducción, cortando la regulación al tiristor, que deja de conducir desactivando el relé de paso a los circuitos de distribución.

275  
280  
285  
6- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque puede disponer de un selector automatico-manual para la protección de sobre temperatura y bajapresión, con la correspondiente alarma y cuyo circuito se realiza por abrir la conexión a tierra de un relé, mediante el contacto de un termostato a presostato, lo cual deja un relé desactivado, cortando la alimentación a la bobina de alta del vehículo al mismo tiempo que da la alarma.

290  
7- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque puede existir un pulsador de rearme en caso de fallo de los contactos del termostato o presostato.

295  
300  
8- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque puede utilizar una sucesión de transistores, interconectados entre sí mediante resistencias y condensadores (secos o electrolíticos) y que actuando sobre el circuito que va a los platinos de la bobina, corta la corriente en el caso de baja presión o alta temperatura, detectados en un termostato o presostato.

305

9- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque en caso de accidente y cortocircuito o exceso de temperatura o baja presión, se actua sobre una electroválvula que corta el paso de la gasolina a la salida del depósito, con la indicación de la correspondiente alarma.

310

10- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque mediante un vacuometro se puede conocer cada caso, el funcionamiento del motor.

315

11- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque las bujias del automóvil pueden ir protegidas por una caperuza de material aislante y elástico que se cierra como una ventosa sobre la bujia, impidiendo el contacto del cable de llegada con la masa del vehiculo caso de que se suelte el cable, evitando un posible cortocircuito.

320

325

12- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque puede fabricarse como equipo independiente e indistintamente en lo referente al capuchón para protección del cable de la bujia, como protección de temperatura y baja presión, antirobo y en evitación de cortocircuito en cualquier circuito eléctrico mediante el corte de alimentación.

330

13- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL

335 PAL N° 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque dispone de dispositivo de alarma acústica formada por bocinas que avisan en caso de robo.

340 14- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL N° 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES según reivindicaciones anteriores caracterizado porque se puede emplear dispositivos cuyos integrantes estarían formados por uno o varios TRIAC.

345 15- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL N° 469.504 por PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque una de las llaves, al retirarse deja armada las alarmas de robo y puede ser utilizada la misma u otra llave para bloquear la caja de cambios.

350 16- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL N° 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque dispone de ampollas de mercurio que cierran o abren contactos bajo impacto de choque o vuelco.

355 17- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL N) 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque puede adaptarse a todas la tensiones, vehículos como turismos, camiones, tractores de todo tipo de motor.

360 18- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL

365

PAL Nº 469.504 por PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque se puede disponer de un contacto formado por un fin de carrera que se actuará al acoplarse perfectamente la parte de remolque de un camión articulado, precisamente sobre la "quinta rueda" de tal forma que si el acoplamiento no ha sido perfecto y mecánicamente hasta la perfecta seguridad, este contacto no actuará y no se podrá poner en marcha el motor y con ello se impide que pueda desprenderse el remolque por motivos de curva o viraje. Este contacto actuará igual y conjuntamente con el termostato que desconecta al motor por temperatura peligrosa.

370

375

19º.- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE PRINCIPAL Nº 469.504 POR PERFECCIONAMIENTO INTRODUCIDO EN EL SISTEMA DE ALARMA Y PROTECCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES.

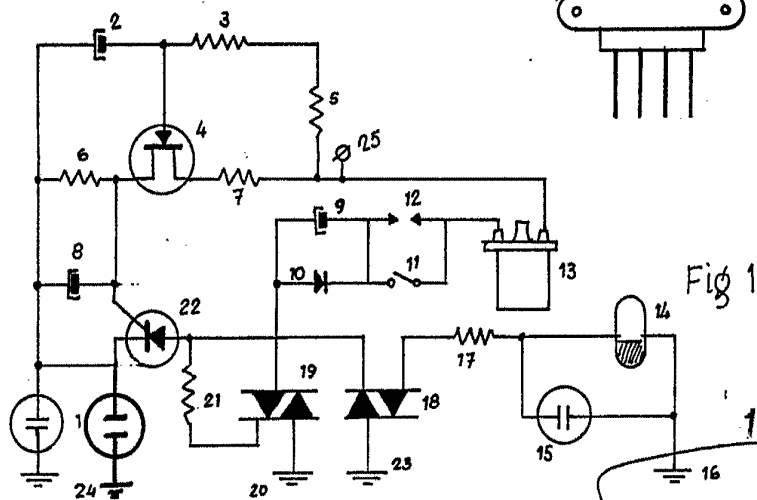
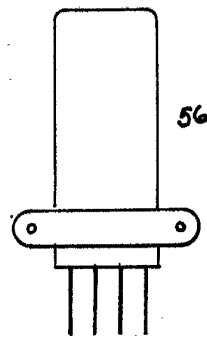
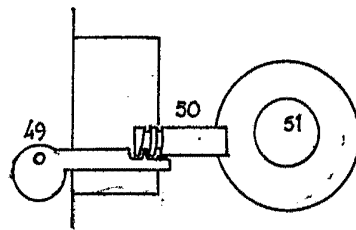
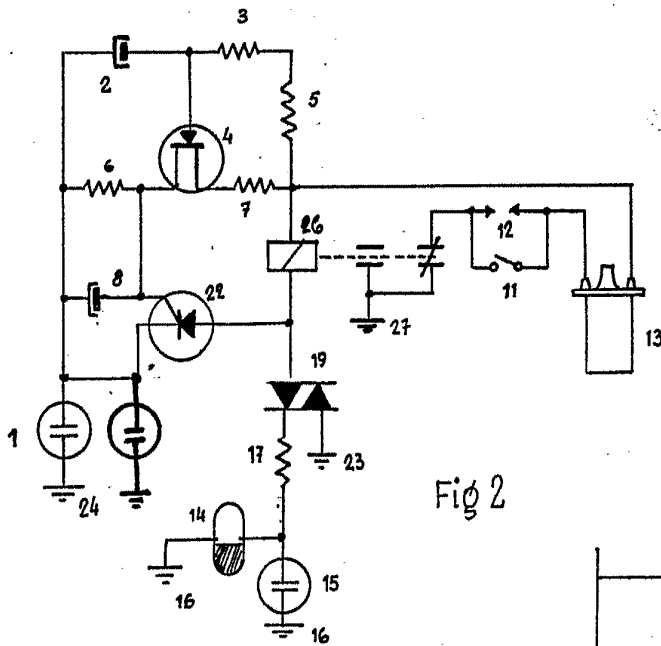
Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede y para los fines en ella especificados.

380

Consta la presente memoria descriptiva de trece hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 14 de Julio de 1.978.

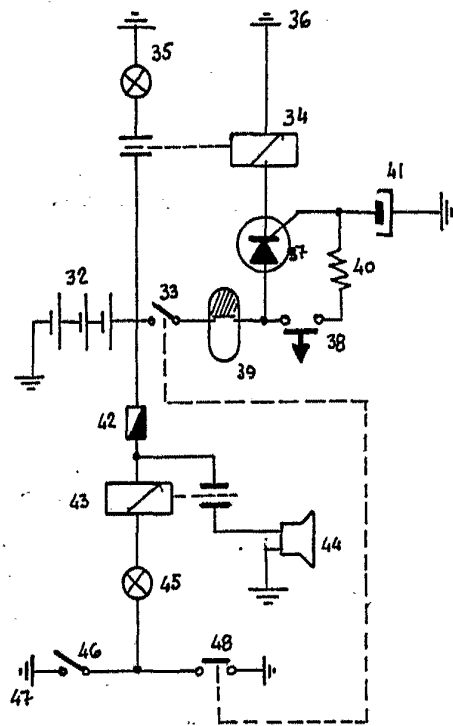
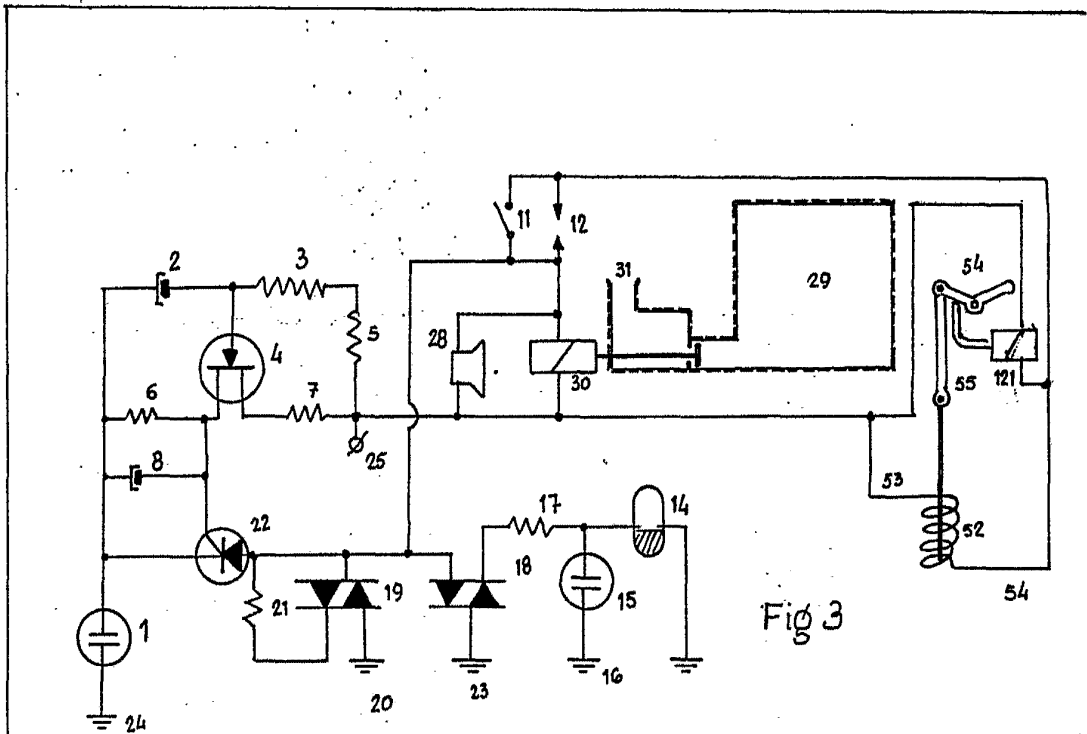
  
JOSÉ PONS TORRES



14 JUL 1973

Escala Variable

JOSE PONS TORRES



14 JUL 1973  
Escala Variable  
JOSE PONS TORRES

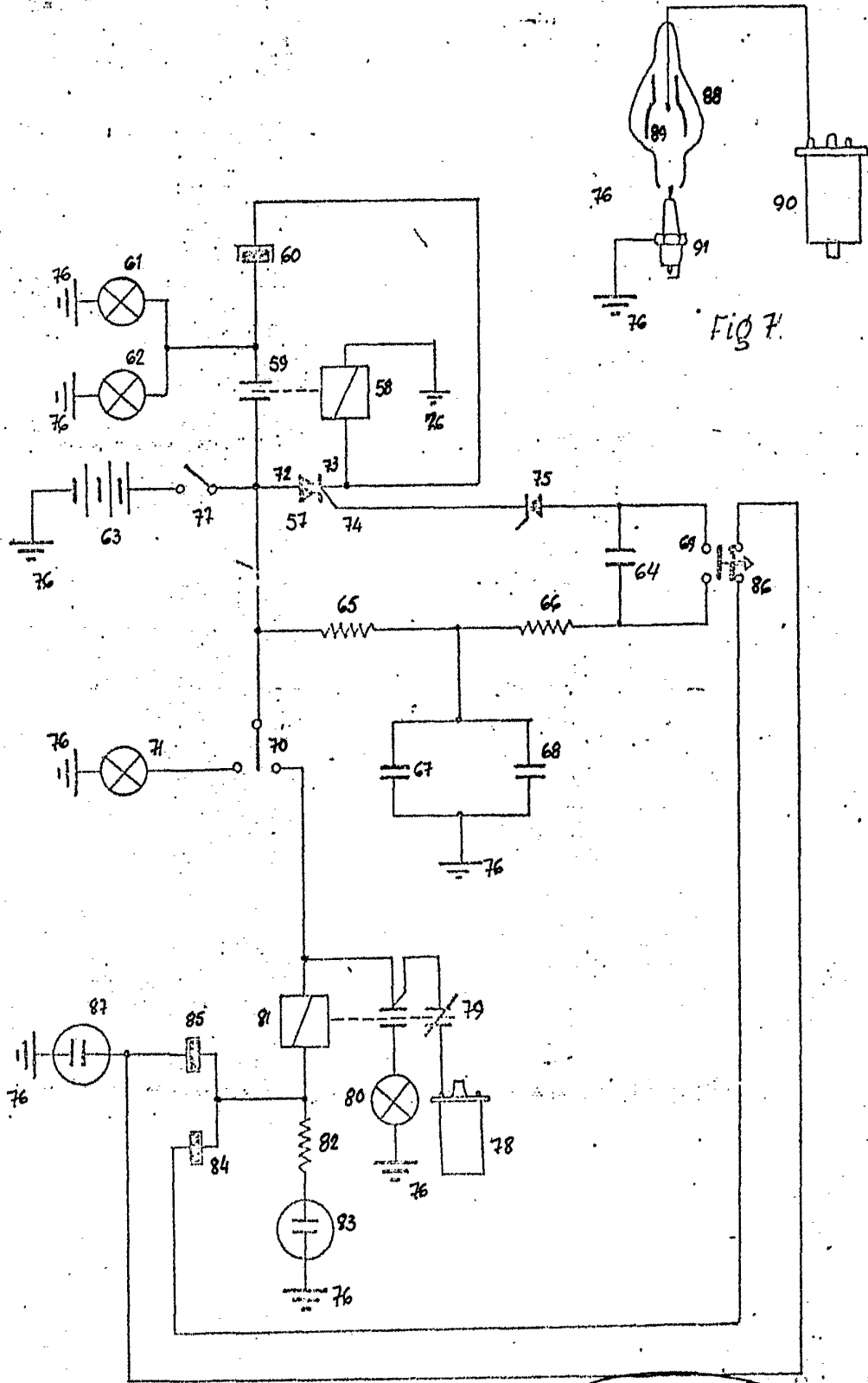


FIG 7.

Fig 8

Escala Variable

