



•54174

MODELO DE UTILIDAD
POR VEINTE AÑOS
EN ESPAÑA

Solicitado a favor de Don José Sánchez Peinado y Don Antonio Arolas Giner, de nacionalidad española, domiciliados en Valencia, calle Gabriel Miró, nº 30

p o r

:-:"CIERRE DE SEGURIDAD PARA VELOCIPEDOS Y VELOMOTORES":-:

~~~~~

MEMORIA DESCRIPTIVA

El cierre objeto de la invención tiene por finalidad el fijar en una posición determinada el eje delantero de bicicletas, triciclos, velomotores y vehículos similares.

En términos generales consiste en una cerradura, accionada por su correspondiente llavín, que tiene dos posiciones, mediante un giro de noventa grados. En una de las posiciones, la de cierre, sobresale una lengüeta o pestillo que realiza el bloqueo del eje.



10

El cierre puede aplicarse a cualquier velocípedo que posea un eje solidario del manillar o dirección. Estos ejes giran en el interior de un tubo al que va sujeto el cuadro del velocípedo. El cierre se fija convenientemente al tubo antes mencionado, por cualquier medio. Su pequeño tamaño permite fácilmente su montaje en cualquier lugar del tubo que consideramos.

15

En la posición de abierto, el eje de la dirección gira libremente permitiendo su utilización normal. Cuando se quiere bloquear, se coloca la dirección en una posición determinada ya establecida al acoplar el cierre, y accionandolo mediante el llavín se hace sobresalir la lengüeta que se aloja en el interior de un taladro practicado en el eje. En esta posición de cerrado, la dirección no puede ser utilizada pues queda firmemente sujeta por el cierre, sin permitir su giro.

20

25

Con el empleo del cierre, al quedar bloqueada la dirección, no puede ser utilizado el velocípedo, evitándose con ello sustracciones al dejarlos aparcados en la vía pública, o bien su uso por persona ajena al propietario.

30

35

Con el fin de que puedan comprenderse más fácilmente las características generales anteriormente descritas, se acompañan dos láminas de dibujos que representan distintas vistas de un caso de realización práctica de uno de estos cierres, sobre el cual debemos hacer notar que se acompaña a título de ejemplo y, como tal, habrán de darse a los dibujos las más amplia interpretación, sin ver en ellos ningún sentido limitativo, ya que en su forma y detalles caben otras realizaciones, basadas en la



• 54 174

40

misma constitución general.

45

En los mencionados dibujos, las figuras 1 y 2 son dos vistas laterales en alzado del cierre montado en el lugar de emplazamiento, siendo la figura 3 una planta con sección del eje, en la posición de cerrado; la figura 4 es una sección del cierre en la posición de abierto y la 5, otra sección del mismo en la posición de cerrado.

50

Ateniendonos al ejemplo de realización que los mencionados dibujos representan, vemos que sus diversas partes se señalan como sigue: -1- es el cuerpo de la cerradura, en el cual va alojado el cilindro -2- en el que se introduce el llavín, para hacerlo girar un cuarto de vuelta en su alojamiento. Con -3- se señala la base de acoplamiento de la cerradura que, aun cuando puede hacer se solidaria del tubo -4- por cualquier medio, tal como soldadura, en el ejemplo va montada con los tornillos -5-.

55

Dispuesta transversalmente al cilindro -2-, existe una corredera o pestillo -6-, que adopta forma aproximada de Y, con una muesca lateral -7-, dos brazos gufa superiores -8-, entre lo que existe un tetoncillo -9- y la lengüeta o vástago central -10-.

60

Con -11- se señala un resorte en espiral, alojado en una cavidad -12-, situado precisamente sobre el tetoncillo -9-, haciendo constante presión contra el pestillo -6-, mientras que con -13- se indica una leva o tetón excéntrico, solidario del cilindro -2-.

65

En el eje de dirección -14-, se practicará un orificio capaz de recibir al pestillo -10-, disponiéndolo, por ejemplo en un posición en que estando la rueda ladeada, coincida dicho orificio con el de salida del pesti-

•54174<sup>11</sup>



56

- 4 -

70

llo -10- para que al introducirse dicho pestillo en el orificio, mantenga al vehículo en una posición de cierre en que no sea posible avanzar.

75

Como ya se ha indicado y según puede colegirse de los dibujos reseñados, si partimos de la posición de abierto que representa la figura 4 y mediante el llavín hacemos girar al cilindro -2-, la leva o tetón -13- ex-céntrico, se desplazará un cuarto de vuelta, dejando de contener al pestillo -6-, el cual, por efecto del muelle -11-, se corre transversalmente, asomando su extremo -10- a través de la base -1- y del tubo -4-, introduciéndose en el orificio del eje de dirección -14-, al cual se in-moviliza.

80

85

Sacando luego el llavín quedaría el conjunto en la posición de cierre que aparece en las figuras 3 y 5. En esta posición, vemos que la leva o tetón -13- sirve de tope al pestillo -6- al apoyarse éste por su muesca -7- en aquel. Ahora bien, para abrir el cierre y dejar que retorne la rueda del vehículo a su posición normal de marcha, introduciremos el llavín y giraremos en dirección opuesta el cilindro -2-, de modo que la leva -13- obliga a desplazarse y a ocultarse al pestillo, comprimiendo al muelle -11- y encajándose en la muesca -7-, para rete-ner al pestillo oculto a pesar de la presión de dicho muelle.

90

95

Son variables las circunstancias de tamaños, formas, materiales, vehículos y otros aparatos a que se apli-que y en general, cualquier variación de detalle que no afecte y modifique lo esencial del invento, se conside-rará comprendido en el mismo.



NOTA • 54174

100

Los puntos nuevos y de propia invención que se presentan para que sean objeto de reivindicación en el presente Modelo de Utilidad, son:

105

1º Cierre de seguridad para velocípedos y velomotores caracterizado porque el pestillo corredizo está dispuesto transversalmente al cilindro giratorio que aloja al llavín, disponiendo de dos brazos gufa, con un tetón central y un resorte de presión que actúa entre dichos brazos sobre el pestillo el cual tiene practicada lateralmente una muesca de topey retención.

110

2º Cierre de seguridad para velocípedos y velomotores caracterizado porque el cilindro giratorio citado en la precedente reivindicación, posee una leva excéntrica en forma de tetón, que se encaja en la muesca lateral del pestillo, reteniéndolo oculto en la posición de abierto, a pesar de la presión del resorte, mientras que al girar el cilindro deja que el pestillo se desplace y actúe en la posición de cierre, cuyo pestillo queda no obstante retenido por el citado tetón.

115

120

3º Cierre de seguridad para velocípedos y velomotores caracterizado por estar dispuesto solidariamente sobre la parte exterior del tubo o cojinete de giro, del eje de dirección, el cual tendrá practicado un orificio capaz de recibir el pestillo de cierre que lo bloca, cuando, situado el eje en una determinada posición, se acciona sobre la cerradura dejando libre al pestillo que atraviesa así al tubo envolvente y se introduce en el eje, impidiendo todo giro. Y

125



- 6 -

11  
• 54174

130

4º Y CIERRE DE SEGURIDAD PARA VELOCIPEDOS Y VELO-  
MOTORES, de conformidad en un todo en lo esencial y fi-  
nes industriales a lo descrito en la precedente Memoria  
Descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos  
planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de SEIS hojas escritas o me-  
canografiadas por una sola cara a doble espacio en 132  
líneas.

Valencia, 7 de Mayo de 1.956

Por autorización de los interesados.

JOSE LOPEZ  
P. P.

54174



Fig. 1

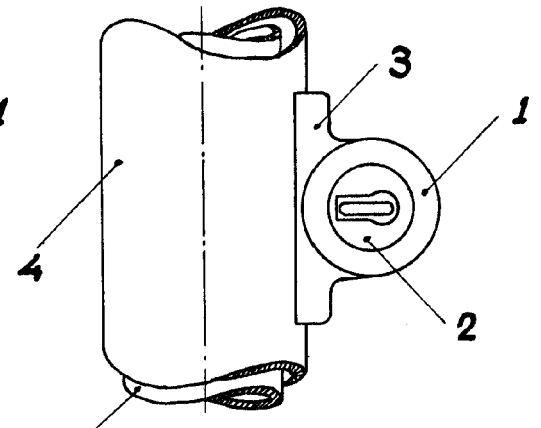


Fig. 3

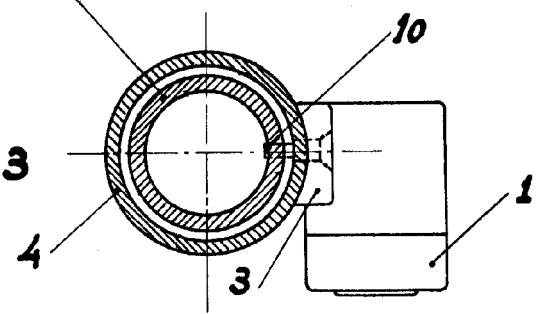
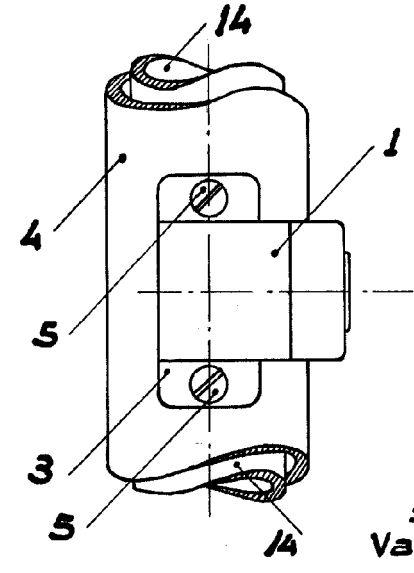


Fig. 2



Escala variable  
Valencia Abril 1956

JOSE LOPEZ  
DIPLOMADO  
*[Handwritten signature]*

54174



Fig. 4

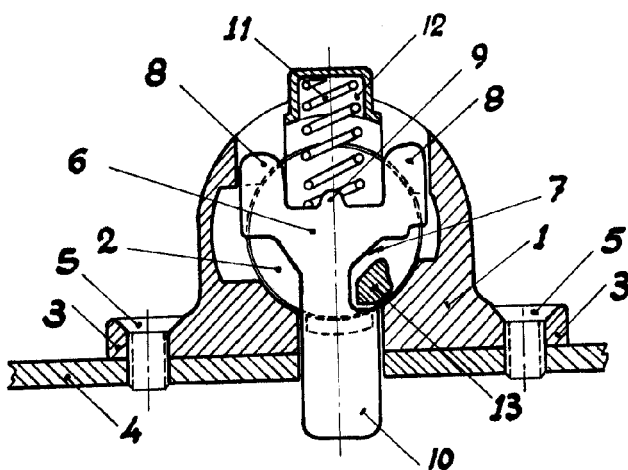
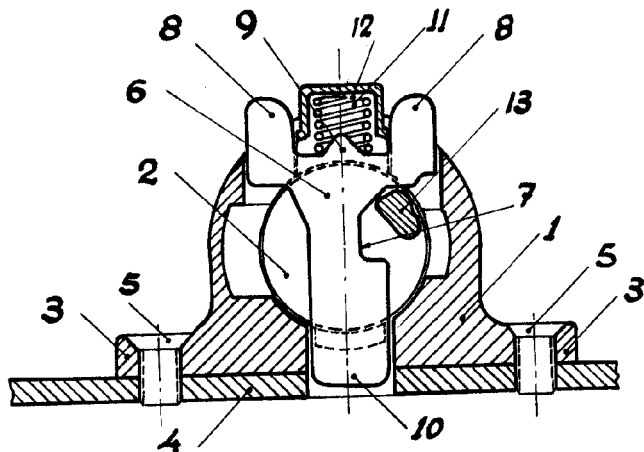


Fig. 5

Escala variable  
Valencia Abril 1956.

JOSE LOPEZ  
R.P.