



172348



10 que se destina, aparte de coadyuvar a las disposiciones oficiales que imponen dotar de esta clase de dispositivos a los automóviles, de las ventajas derivadas de que bloquea la liberación del freno, que permanece engatillado o cerrado, en tanto no se establezca la combinación que determina que, mediante tres ruletas, se permita paso para salientes de que está dotado un cerrojo deslizante susceptible de, al ser apretado, accionar a la varilla, o cable, del freno de mano.

15 Además, presenta la ventaja de que funciona solamente por combinación, o sea sin llaves ni elementos susceptibles de extravío o de falsificación.

20 En la adjunta hoja de planos, para facilidad de la descripción, a título de ejemplo y sin carácter limitativo alguno, por lo tanto, se ha representado una forma preferida de realización del aparato que se preconiza.

25 La figura 1 representa una vista de conjunto, en sección axial longitudinal, de un aparato, montado, en posición de abierto, o sea dispuesto para posibilitar la liberación del freno.

La figura 2 representa una vista de frente del mismo.

La figura 3 representa una vista por la parte de inserción a la palanca de freno de mano.

30 La figura 4 representa una vista longitudinal del cerrojo deslizante.

La figura 5 representa la correspondiente vista de frente.

La figura 6 representa una ruleta vista de frente.

35 La figura 7 representa una sección axial de la mis

10:073

172348



ma.

La figura 8 representa una ruleta vista por detrás y

La figura 9 representa una ruleta en vista en alzado lateral.

Como puede apreciarse este aparato comprende una empuñadura (1) con un tramo tubular y otro ensanchado abierto, dispuesto de manera tal que en el tramo tubular enchufa la palanca de freno de mano (2) que queda retenida por medio de tornillos prisioneros (3) que presentan una angostura o debilitación de sección. La varilla del freno (4) queda apoyada en un cerrojo deslizante (5) dotado de salientes (6) en combinación con estrias (7) de la parte extrema de la empuñadura (1) y (8) de las ruletas (9).

Las ruletas (9) poseen las citadas estrias (8) posibilitadoras, en caso de alineación entre sí y la estria (7), del paso de los salientes (6) y el deslizamiento del cerrojo (5), lo cual no es posible mas que si las citadas estrias quedan en línea, pues sino el cerrojo queda retenido.

Un dispositivo de reten a bolas (10) y resorte (11) permite la fijación en posición de las ruletas (9) que, a este efecto, posee alojamientos adecuados (12), llevando asimismo rebajes no pasantes (13) para evitar que por tanteo táctil se llegue a establecer la combinación. En la llanta llevan numeración (14), letras o signos.

Una vez introducida la palanca de freno en el tramo tubular, se aprietan a fondo los tornillos prisioneros (3) y se provoca la rotura de la cabeza, con lo cual la caña (2) queda bloqueada y fija permanente, sin que se pueda

1072

172348



soltar. El aparato se expende con precinto, en posición de abierto para facilitar esta operación, la cual, una vez terminada, fija el freno y se cierra por giro de las ruletas.

70

La varilla (4) solo puede ser accionada cuando se ha establecido la combinación clave, se han alineado las estrias y el cerrojo deslizante puede correr.

Las ruletas, para posibilitar el giro, llevan cajeadado interno a dos diámetros, uno menor, con la estria y otro mayor que salva el saliente del cerrojo.

75

La varilla del freno y el cerrojo pueden, si se considera conveniente, formar un solo cuerpo.

Este modelo es realizable en cualesquiera tamaños y materiales adecuados, siendo susceptible de toda clase de modificaciones de detalle, en tanto que estas no alteren su fundamento.

80

-:- N O T A -:-

Los puntos de invención propios y nuevos que se presentan para que sean objeto de este registro de Patente de Modelo de Utilidad, en España, por veinte años, son los siguientes:

85

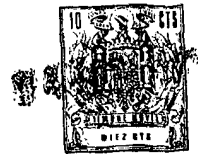
1ª.- Aparato antirrobo, para automóviles, caracterizado porque consta de una empuñadura que posee un tramo tubular y otro ensanchado, abierto, con contera, llevando, en el tramo tubular, tornillos prisioneros de aprieto, con debilitación de sección en la inserción de la cabeza, siendo susceptible de deslizamiento, en el interior, un cerrojo, capaz de accionar a la varilla de desengatillado del freno de mano, dotado de salientes y que, en posición normal, asoma ligeramente de la empuñadura, estando los salientes del cerrojo en combinación con estrias dispuestas en la empuña-

90

95

10072

172348



dura y en cada una de tres ruletas giratorias sobre el cerrojo, como eje.

100

2º.- Aparato antirrobo, para automóviles, según reivindicación anterior, caracterizado porque las ruletas poseen alojamientos mediante los que enclavan en posición sobre retenes de bola y resorte, y tienen cajeado interno tal que presenta dos diámetros, uno mayor que permite el giro sobre los salientes del cerrojo y otro menor coincidente con el del cerrojo, pero con una estria que, en posición, posibilita el paso del saliente, llevando asimismo falsos entrantes para eliminación de selección táctil.

105

110

3º.- Aparato antirrobo, para automóviles, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el bloqueo de deslizamiento del cerrojo solo se libera por alineación de las estrias o muescas de las ruletas, lo cual se determina por establecimiento de coincidencia por combinación de los números, o caracteres, insertos en la periferia.

115

4º.- Aparato antirrobo, para automóviles, caracterizado por la fijación de la vaina de la varilla de freno en el tramo tubular por aprieto de los tornillos prisioneros que, una vez apretados, se rompen por la cabeza, quedando la varilla de liberación del engatillado apoyada sobre el cerrojo.

120

5º.- "APARATO ANTIRROBO, PARA AUTOMOVILES".

Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede y para los fines que se han especificado, representado en el dibujo que se acompaña.

125.

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

Madrid, 14 de Septiembre de 1.971.

DOMINGO DIAZ UNGRIA  
P.P.

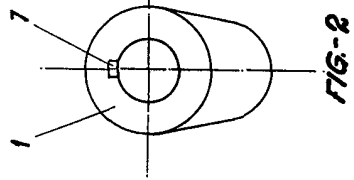


FIG-2

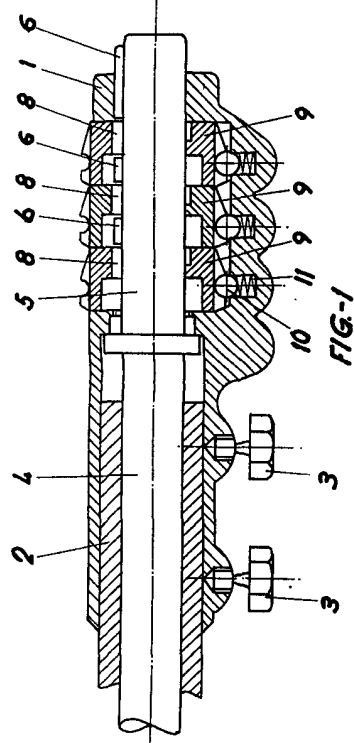


FIG-1

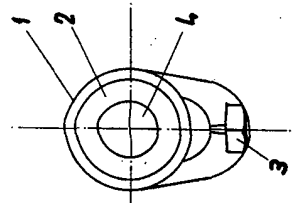


FIG-3

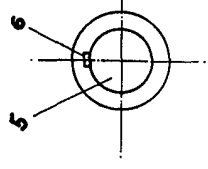


FIG-5

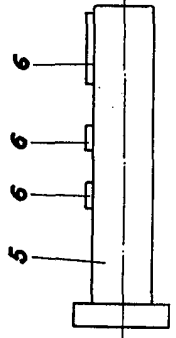


FIG-4

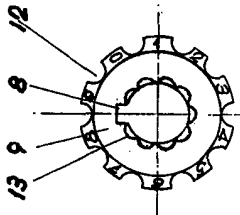


FIG-6

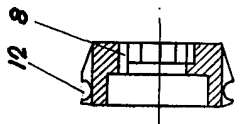


FIG-7

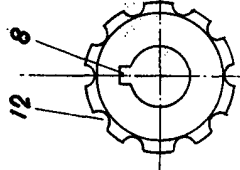


FIG-8

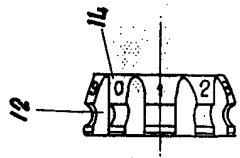


FIG-9

