

1 8 7 8 0 3

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL



MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

Correspondiente a una PATENTE DE INVENCION, por 20 años, para España y sus posesiones, a favor de DON JAIME VIEIRA DA SILVA, de nacionalidad brasileña, domiciliado en Rio de Janeiro (Brasil), Avenida de Copacabana nº 1226, por: "UN SISTEMA DE CERROJO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES Y SIMILARES".

- o - o -

Esta invención trata de determinados perfeccionamientos en los cerrojos de seguridad para automóviles, especialmente en los cerrojos de seguridad de los del género a que hace referencia la solicitud de esta patente de invención, y tiene por objeto proporcionar un cerrojo de seguridad, para automóviles y similares, muy simple, más completo y perfecto que los cerrojos similares conocidos, ofreciendo entre otras, las siguientes ventajas:

5.- Permitir, gracias a su disposición especial, que el motorista compruebe en cualquier tiempo si la corriente eléctrica de su vehículo está funcionando debidamente.

10.- Permitir que con una sola llave se establezca automáticamente el circuito de corriente y el funcionamiento del cerrojo de seguridad.

187803



- 15.- Permitir que, siempre que el automovil tenga que ser lubricado en un garage o taller, el motorista inmovilice la palanca de cambio de velocidades, fijandola con su llave de seguridad, y entregando al mecánico, incluso, la llave original del mismo coche, evitando así la posibilidad de uso clandestino de este coche por tercera persona.

20.- En la descripción que sigue, complementada por los planos adjuntos, se presentan las demás características y ventajas de este invención.

- 25.- En los diseños: la figura 1 muestra de frente y en primer término, un bloque metálico adaptable a la palanca de cambio de velocidades y al estil del volante de dirección del automovil o similar constituyendo el cerrojo de seguridad, propiamente dicho, de la presente invención.

- 30.- La figura 2 muestra el lado posterior del bloque representado en la fig. 1.

La figura 3 es una vista de costado de la misma representada en la fig. 1.

La figura 4 es una vista seccional del aparato representado en la fig. 2.

- 35.- La figura 5, es una vista en corte longitudinal que muestra una doble caja, constituida por una caja exterior y otra caja interior, siendo la primera unida a la parte interna del cambio de velocidades y la segunda, prolongada hasta que pueda alojar la palanca de cambio de velocidad y que contiene el sistema de articulación que manda esta palanca, girando en torno de su eje rotativamente.

- 40.- La figura 6, es una vista en detalle, tomada en la parte central transversal de la caja representada en la fig. 5.

187803



45.- La figura 7 muestra el conjunto exterior de la palanca de cambio de velocidades, de la caja doble y de la funda.

De acuerdo con la presente invención, el cerrojo de seguridad para automóviles y similares representado claramente en la fig. 1 y 2, está constituido sencillamente por un bloque metálico (1) dividido en dos partes distintitas

50.- (2 y 3), una estrecha y otra relativamente ancha, unidas por medio de visagra (4) para ser plegadas entre sí; teniendo cada una de estas partes en su borde interno unas cavidades o muescas semi-circulares que, después de unir las dos

55.- partes (2 y 3) por la visagra, constituyen unas aberturas circulares que corresponden respectivamente a la palanca de cambio de velocidades y al astil del volante de dirección del automóvil o similar, siendo revestidas interiormente estas aberturas por material aislante, según se indica en

60.- la fig. 2 (2' y 3'); teniendo practicada una abertura transversal, horizontal, (5) profunda y relativamente cónica, en la parte más larga del bloque; un orificio (6) practicado en la cara interna de la misma parte más larga del bloque (1) relativamente cerca de su final por la abertura (5);

65.- una cavidad (7) fig. 2, en la pared superior y enfrentada con el orificio (6) en la misma cavidad (5); un eje cilíndrico (8) que saliendo por el orificio (6) y atendiendo a un movimiento de avance o retroceso cruza la cavidad (5) introduciéndose en el orificio (7) donde queda alojado.

70.- De manera que este eje cilíndrico (8) es sensiblemente de las mismas dimensiones que la caja o bloque (1), en la parte de este en que se aloja, según se indica en la fig. 2 (9), quedando el cerrojo de seguridad cerrado cuando este eje ha avanzado y penetrado el extremo del mismo en el orificio



187803

75.- (7), en la forma que se indica en la misma fig. 2 (10). En el eje (8) va enrollado un muelle o resorte (11) de contracción y expansión, que permite tomar las posiciones indicadas en las figuras 1 y 2 al mismo eje (8).

Una placa o lámina metálica (12) fijada en la misma varilla (8); dos bornas (13 y 14) de las cuales una está fija en el cuerpo del bloque (1) y en contacto con este bloque y la otra está también fija en el mismo bloque (1), aunque aislada del cuerpo de este bloque por medio de material aislante; unos hilos conductores (15-16), cubiertos, que parten de las bornas (13 y 14), de los cuales uno trae la corriente a las bornas y el otro la lleva al motor, (fig. 4); una cavidad oblonga (17) practicada en la cara tercera del bloque (1) (fig. 2), formando en su fondo un orificio (18) que penetra en el espesor del cuerpo (1) con una sola abertura, en la cara delantera del cuerpo del bloque (fig. 1), cubierta esta abertura con una pequeña capa de material transparente (19); una lámpara eléctrica (20) montada en el orificio (18) de la cavidad oblonga (17); cuya lámpara puede ser conectada a la corriente del cerrojo o a otra fuente de energía eléctrica; una caja hueca (21) exterior, completamente unida a la cubierta del astil del volante, según muestran las figuras 5 y 7, formada en su extremidad posterior superior con unas alas espaciadas y paralelas entre sí (22) formando una especie de abrazadera, fig. 6 y con un pequeño orificio (23) en las alas (22); una patilla de mando (24), alojada en la abrazadera (22) y formada con un diente extremo hacia afuera (24') que se mantiene normalmente dentro de un orificio (23) y formada la otra extremidad con una pequeña cola (23); un pequeño muelle no

187803



- 105.- representado, entre el fondo de la abrazadera (22) y la parte trasera de la caja exterior y hueca (21), para mantener automáticamente a la patilla (24) en su posición inactiva normal; dos discos metálicos (25), (fig. 5), adaptados a las superficies internas y opuestas de la caja exterior (21); una caja interna y hueca (26), introducida inamoviblemente en la caja exterior (21), prolongada completamente para atrás, por medio de una varilla o eje relativamente comprimido, que constituye la palanca de cambio de velocidades propiamente dicha (27); dos discos metálicos (28), adaptados para unirse a las superficies exteriores de la caja interna (26); un orificio (29) practicado en el centro de la caja exterior (21), y de la caja interna (26), y dos discos (25) y (28), a los cuales atraviesa un eje (30), en torno del cual gira la caja interna (26) y por consecuencia la palanca de cambio de velocidades (27), para elevar la misma palanca (27) y abertura transversal (5) del bloque (1) donde está esta palanca fija en el cuerpo del bloque (1), dejándola así imposibilitada, accidentalmente, para su funcionamiento; un tubo cilíndrico de bronce (31), situado en el orificio central de la caja interna y hueca (26), de antifricción, forrando internamente este orificio central; un muelle (32), enrollado en el tubo (31), que se prolonga en dos ramas separadas (33 y 34) saliendo fuera de la misma caja interna (26) figura 5, siendo una de estas ramas fija por su extremo a la parte menor (21') de la caja exterior (21), y la otra rama sujeta, por su extremidad, a la referida caja interna (26), sirviendo el muelle (32) para volver automáticamente la palanca de cambio (27) a su posición inactiva normal una cavidad o entrante (35), en la parte posterior

MALA REPRODUCCION ⁶
POR DEFECTO DEL ORIGINAL



187803

- de la palanca de cambio (27) donde es enrollada una cinta de material aislante (36), de extensión correspondiente a la profundidad de la abertura lateral (5) del bloque (1), fijando así esta palanca (27) a la misma abertura (5) aislados entre sí, siempre que la misma palanca (27) sea atraída para esta abertura (5); y una cubierta (37), aislada, en la extremidad libre de la palanca de cambio de velocidad (27), adaptada para penetrar en la abertura lateral (5) del bloque (1), sobrepasando el eje (8) y sirviendo, de hecho, como protector capaz de impedir que la palanca (27) sea retirada, violentamente o no, de su lugar de encerramiento, imposibilitando el su clandestino del vehículo.
- 140.-
- 145.-
- 150.- El cerrojo de seguridad de la presente invención comprende también una cerradura (38), con su respectiva llave (39), de las características de las actualmente conocidas.
- El funcionamiento del cerrojo inventado es como sigue:
- 155.- suponiendo que el automóvil o similar estuviera parado, y que tuviera que ser puesto en marcha, el motorista abre primeramente la cerradura del coche con la palanca de cambio de velocidades (27) introducida en la abertura (5) del cerrojo (1) y estando sujeta por el eje p pasador (5), elevada como muestra la figura 2; a fin de poner entonces el coche en marcha, el motorista abre o suelta la cerradura de seguridad para quitar el eje (8) de cierre; de este modo el muelle (11) se distiende subitamente y hace retroceder al mismo eje (8), que pasa al interior del bloque (1) según se ha mostrado por línea de puntos (9), en la figura 2, franqueándose completamente la abertura (5) con este movimiento, la caja interna y hueca (25) es
- 160.-
- 165.-



187803

atraída violentamente por el muelle (32), y gira espontáneamente retrocediendo, girando en torno del eje (30) y volviendo automáticamente la palanca de cambio (27) a la posición en que se muestra en la figura 7, de inactividad, al mismo tiempo que la patilla (28) toma la posición que se muestra en la misma figura 7. Con el descenso del eje (8) a lo largo del orificio (6) del cuerpo (1), la lámina unida al mismo eje (12) desciende sobre las bornas (13 y 14), excitando la corriente eléctrica en el cuerpo (1), y en el motor, encendiéndose la lámpara (30). El motorista queda por tanto habilitado para dirigir su automóvil y a comprobar si la corriente eléctrica está, o no, pasando debidamente por su circuito.

180.- Debe quedar entendido, naturalmente, que la presente invención puede sufrir todas y cualquiera modificación que se estime conveniente, sin salir de su principio y espíritu, tal como queda descrito y reivindicado en los puntos característicos que sobre la misma se consignan a continuación.

- - o - -

185.-

REIVINDICACIONES

1ª).- "UN SISTEMA DE CERROJO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES Y SIMILARES", caracterizado por un bloque metálico dividido en dos partes con unas aberturas circulares formadas en este bloque, entre ambas partes; con una abertura transversal practicada en la parte más larga del bloque y un orificio vertical en esta parte larga del mismo bloque; una cavidad practicada en la pared superior de la abertura transversal, por encima de la misma abertura transversal



187803

- y coincidiendo con el orificio vertical anteriormente referido, un eje con muelle que avanza o retrocede por el interior de este orificio vertical, a fin de prender o soltar a la palanca de cambio de velocidades; caracterizándose este conjunto por la unión de las dos partes del cuerpo del cerrojo por medio de una visagra o similar;
- 195.-
- 200.- la disposición de las aberturas circulares que se corresponden, respectivamente, para el alojamiento de la palanca de cambio de velocidades y el astil del volante de dirección, con un material aislante que cubre internamente las citadas aberturas; constituyéndose el eje que actúa en el orificio vertical del cuerpo del cerrojo, con una chapa o lámina metálica fija al mismo; teniendo dispuestas dos bornas, espaciadas, en las cuales y cada una de ellas, fijadas directamente en el cuerpo del cerrojo y en contacto con este cuerpo, en otro también fijado en el mismo cuerpo del cerrojo, aislado de este cuerpo por material aislante; llevando practicada una cavidad oblonga, en la cara posterior del cuerpo del cerrojo de seguridad y formada, a su vez, con un hueco que se extiende hasta la cara delantera del referido cuerpo del cerrojo de seguridad; llevando una
- 205.-
- 210.-
- 215.- lámpara eléctrica alojada en la referida cavidad oblonga, visible a través de una capa transparente que sirve para indicar el paso de la corriente.

- 2ª).- "UN SISTEMA DE CERROJO DE SEGURIDAD PARA AUTOMÓVILES Y SIMILARES", según la anterior reivindicación, que se caracteriza por una caja hueca, exterior, constituida esencialmente de manera de funda del eje de dirección o volante, disponiéndose en su extremidad superior posterior dos alas espaciadas y paralelas entre sí en forma de abra-
- 220.-

187803



1949.

- 225.- zadera, teniendo entre ambas citadas alas, un pequeño orificio que comunica el interior de la misma caja exterior; una patilla constituida en su extremidad posterior por un gatillo, que se aloja entre las dos alas, teniendo en su extremidad delantera un diente, saliente, que penetra normalmente en el referido pequeño orificio practicado en las referidas alas; con dos discos metálicos, de antifricción, adaptados respectivamente a las caras internas opuestas de la misma caja exterior; llevando una caja interna, hueca, alojada giratoriamente en la caja exterior, constituida esencialmente de manera que se adapta al astil de la palanca de cambio de velocidades del automovil o similar, dos discos metálicos que se adaptan respectivamente a las cajas exteriores de la caja interna; teniendo practicado un orificio central la caja exterior, en los discos de esta caja, en la caja interna, y discos de esta caja interna, formando en conjunto un paso u orificio continuo para alojar un eje en torno del cual gira la caja interna; un tubo cilindrico de bronce u otro metal apropiado, inserto en la parte del orificio correspondiente a la caja interna; llevando un muelle alrededor del tubo metálico, saliendo hacia afuera de la caja interna en dos ramas separadas, de las cuales una se une a la caja exterior y la otra a la interior, sirviendo este muelle para recuperar automáticamente la posición inactiva normal de la palanca de cambio de velocidades.
- 230.-
- 235.-
- 240.-
- 245.-
- 250.- 3ª).- "UN SISTEMA DE CERROJO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES Y SIMILARES", según la reivindicación anterior, que se caracteriza porque la palanca de cambio de velocidades, en su extremidad libre, lleva un rebaje circunferen-

MALA REPRODUCCIÓN -
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

87803



1949

255.- cial con una cinta de material aislante de extensión variable de acuerdo con las dimensiones y profundidad de la abertura lateral del cuerpo del cerrojo, teniendo una cubierta tambien de material aislante.

4ª).- "UN SISTEMA DE CERROJO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES Y SIMILARES".

260.- La presente Memoria Descriptiva consta de diez hojas, foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, componiendo un total de doscientas sesenta y tres líneas incluidas las presentes.

Madrid, 13 de abril de 1.949

ANTONIO ESCRIBA
P. P.

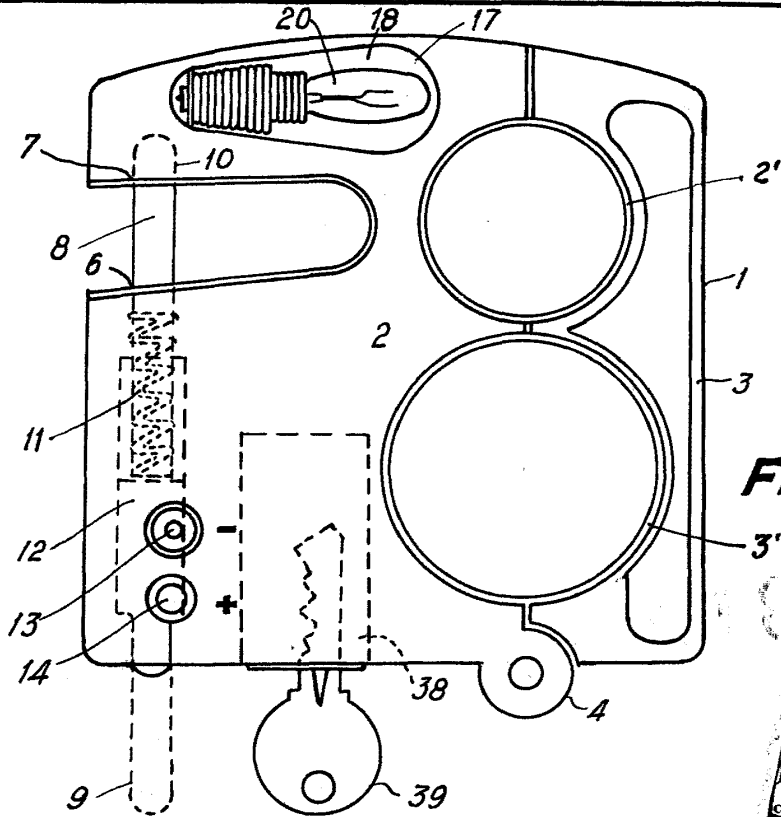


FIG. 2

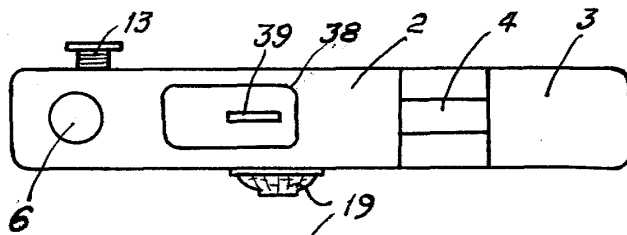


FIG. 3

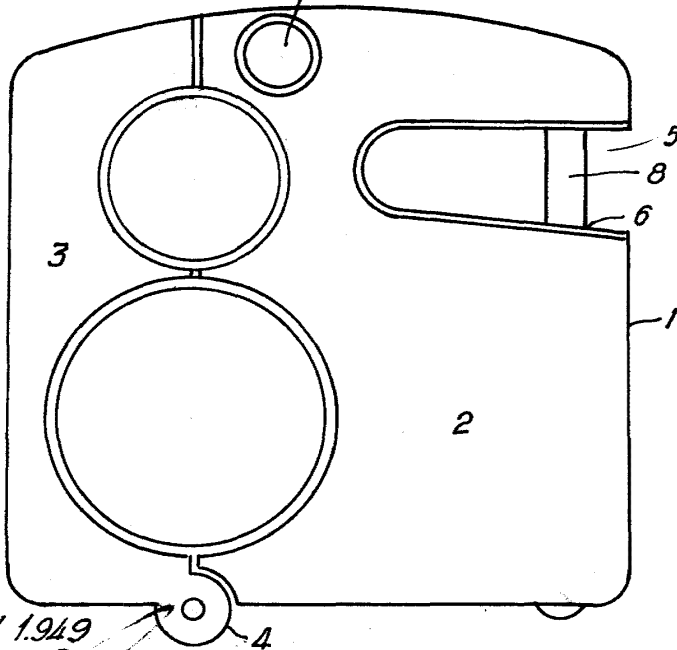
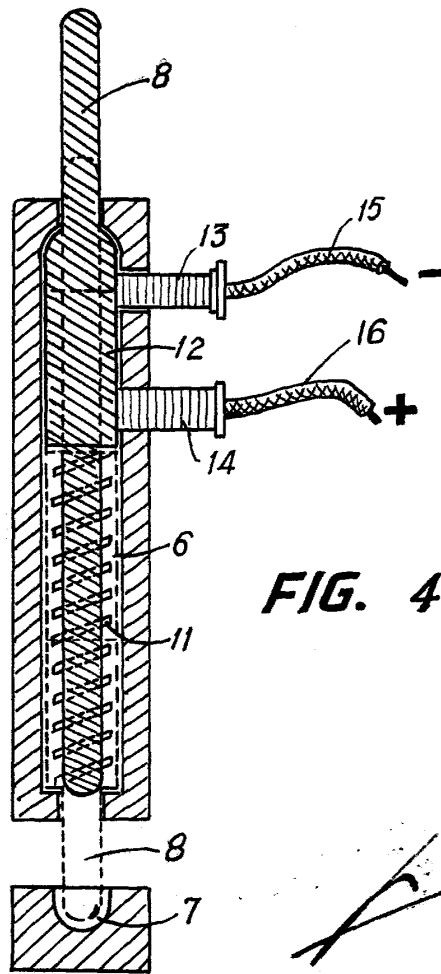
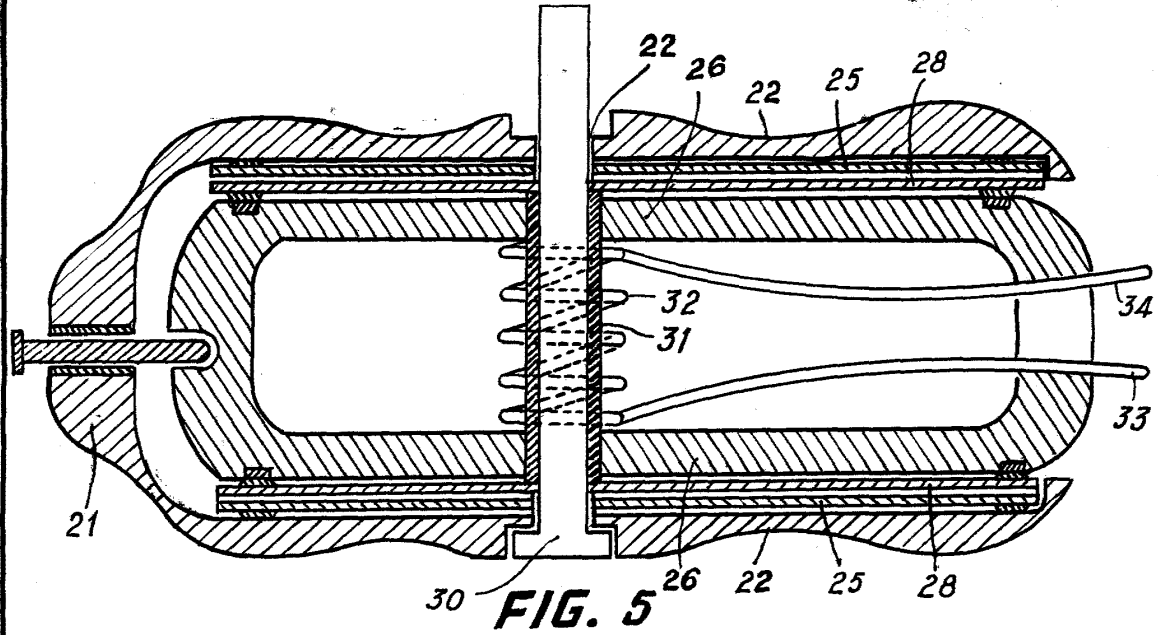


FIG. 1

Madrid, 30 abril 1949

ESCALA VARIABLE



Madrid 13 abril 1949
ANTONIO ESCHIVA
L.P.P.

[Handwritten signature]

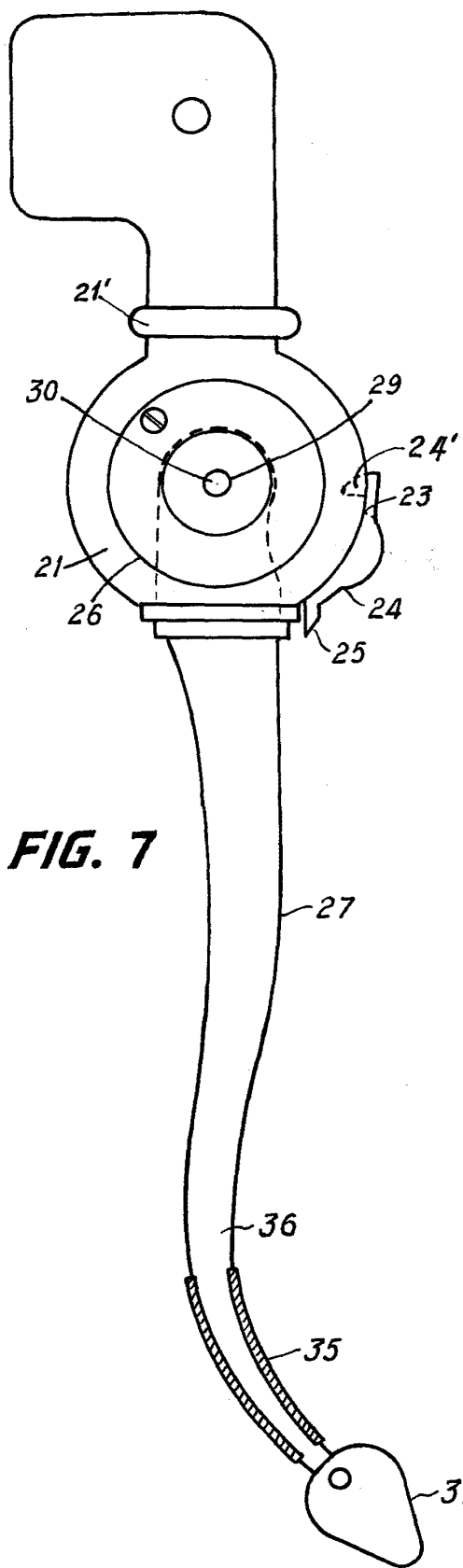


FIG. 7

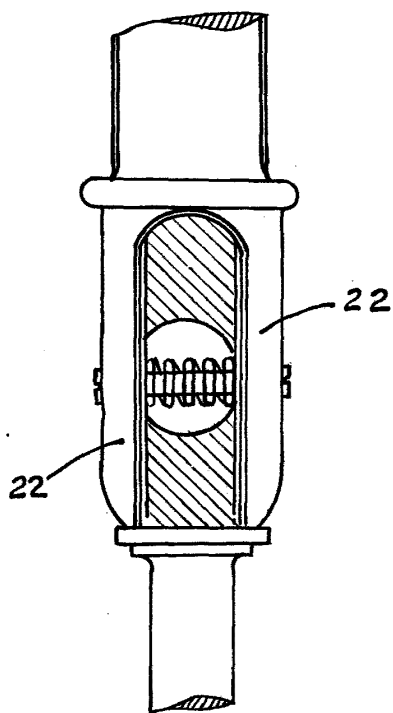


FIG. 6



Madrid 13 abril 1949

ESCALA VARIABLE