

199084

26



199084

Int. Cl.: E05B

B60J

MODELO DE UTILIDAD

que por veinte años, para España se sobicita a favor de la Firma -
TACK & GABEL, entidad alemana, residente en WUPPERTAL-RONSDORF - -
(REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA) Breitestrasse 15-21, por: "CERRADU-
RA PERFECCIONADA PARA PUERTAS DE AUTOMOVILES".-

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente innovación se refiere a una cerradura para -
las puertas de los automóviles, con una trampilla de horquilla que
está situada en la parte exterior de la armadura de la cerradura,
encontrandose la misma dispuesta sobre un eje de alojamiento común
5 en conjunto con una plaquita de bloqueo, que ha sido prevista en -
la parte interior de la armadura de la cerradura y la cual actúa -
en conjunto con una uña de trinquete que puede ser accionada por -
medio de una palanca de desenganche.-

En el caso de las cerradura de puertas para los automóvi
10 les del tipo antes referido, se consideran en la práctica como mo-
lestos todos aquellos ruidos que de una forma inevitable se produ-
cen por el accionamiento de la cerradura. Se trata entonces de es-
tos ruidos que se originan cuando la cerradura de la puerta de un
automóvil es manipulada con el objeto de llevar a efecto el cierre
15 de la misma. Debido, a esta operación choca, por un lado, la tram-
pilla de horquilla que está situada en la parte exterior de la ar-
madura de la cerradura, con su brazos de horquilla de tope contra
el pestillo. Por otro lado, la uña de trinquete entra en una ó - -

20 bien en varias muescas de la plaquita de bloqueo cuando la trampilla de horquilla es conducida hacia su posición de cierre. Al final choca la uña de trinquete también - de acuerdo con el tipo de ejecución de la cerradura - con un brazo de arrastre de una de las dos palancas de desenganche.-

25 Este juego de conjunto de los componentes interiores de la cerradura y la trampilla de horquilla con el pestillo, el cual es inevitable, habiendo sido impuesto por el funcionamiento mismo ha hecho necesario que se adopten unas medidas al objeto de eliminar los ruidos que se derivan del funcionamiento, o bien de amortiguar los mismos hacia un nivel en que estos ruidos ya no sean considerados como molestos, Este es concretamente el objetivo de la
30 presente innovación.-

El objetivo del presente invento es alcanzado por el hecho de que se ha previsto, tanto en la parte interior de la armadura de la cerradura y aquí ante todo entre la plaquita de bloqueo y la uña de trinquete y/o de la uña de trinquete con la palanca -
35 dedesenganche - como asimismo en la parte exterior de la armadura de la cerradura, en la trampilla de horquilla, ante todo en el nervio de tope de la misma, un elemento para la amortiguación de los ruidos.-

40 Gracias a la realización práctica de la presente innovación ha sido posible colocar ahora en los lugares donde se producen los ruidos de la cerradura, unos elementos para la amortiguación de los mismos, al objeto de que fuera ya no se perciban más aquellos ruidos de choque que se producen por el inevitable juego
45 de conjunto de cada una de las piezas componentes para el funcionamiento. Un tal elemento para la amortiguación de los ruidos no solo posee una estructura de construcción sencilla, sino que el mismo puede ser colocado sin realizar esfuerzos adicionales.-

De acuerdo con la concepción de esta innovación, el elemento para la amortiguación de los ruidos está constituido por -
50 un elemento constructivo de colocación por enchufe y de enclavamiento, respectivamente, de tipo elástico. Por lo tanto, este elemento amortiguador para los ruidos reúne todas las propiedades -

55 que contribuyen a la posibilidad de ejecutar el elemento de amorti-
guación de ruidos con un determinado tipo de fijación por enchu-
fe. En tal caso, y-a no son necesarios los medios de fijación adi-
cionales como, por ejemplo, tornillos, remaches ú objetos simila-
res, por lo cual se facilita una muy sencilla maniobrabilidad.+

60 Dentro del alcance del presente invento se propone, - -
además, la posibilidad de fijar el elemento para la amortiguación
de los ruidos, elcual se encuentra situado en la parte interior de
la armadura de la cerradura por enchufe y enclavamiento, respecti-
vamente, en la uña de trinquete.-

65 La colocación del elemento amortiguador de los ruidos -
en la uña de trinquete tiene, en primer lugar, la ventaja de que
la plaquita de bloqueo, que en conjunto con la trampilla de hor-
quilla ha sido prevista sobre el eje de alojamiento común y que
tiene que ser accionada de una manera giratoria, podrá ser emplea-
da con su estructura actual, es decir, que no es necesario efectuar
70 modificación de construcción de ningún tipo. Por lo tanto, tampoco
hará falta crear en la armadura de la cerradura ningún espacio nue-
vo para la disposición de un elemento para la amortiguación de
ruidos en la plaquita de bloqueo. La totalidad de la estructura -
de la cerradura se podrá seguir manteniendo en la disposición ya
75 conocida que se ha impuesto. Una segunda ventaja que es derivada
del alojamiento del elemento para la amortiguación de los ruidos
en la uña de trinquete, consiste en que desde aquí, se obtienen -
unas muy favorables disposiciones de espacio, en un lado para la
colocación y en el otro lado para la eficacia del elemento de amor-
80 tiguación de ruidos, dado que en este emplazamiento, el elemento
amortiguador de ruidos podrá ser constituido de tal forma que el
mismo entra también en la zona de movimiento de la palanca de de-
senganche que ha de ser accionada desde la parte interior de la -
cerradura, al objeto de amortiguar también los ruidos que son pro-
85 ducidos por la misma.-

Una preferida realización constructiva del elemento para
la amortiguación de los ruidos puede ser representada por el he-
cho de que el mismo ha sido constituido por un elemento de cons---

90 trucción que posee dos brazos, de los que uno cumple la función de un brazo de fijación que va provisto de los correspondiente medios de enchufe y de enclavamiento, respectivamente, mientras que el -- otro brazo se ha previsto como brazo de tope.-

95 En la realización constructiva del sugerido elemento amortiguador para los ruidos, el brazo de fijación solo ha de ejecutar las funciones de la fijación, mientras que el brazo de tope sirve exclusi-
vamente para la finalidad de actuar, en una forma amortiguadora de ruidos, en conjunto con una pieza adyacente del conjunto de compo-
nentes de la cerradura. Dado que ambas funciones son llevadas a efec-
to por sus respectivos brazos previstos para tal fin, estos brazos
100 podrán ser constituidos desde un principio con miras a solamente - estas funciones propias, al objeto de que los brazos puedan realiz-
zar de una manera satisfactoria sus futuras tareas.-

105 Con el objetivo de fijar el elemento para la amortigua-
ción de los ruidos, se propone en una ampliación de la realización constructiva de la presente innovación, que el brazo de fijación --
entre en una ranura de fijación que se encuentra en un lado de la uña de trinquete, poseyendo este brazo asimismo un resalte de en-
clavamiento que actua en conjunto con la degolladura contraria del lado de fijación de la uña de trinquete.-

110 Una muy conveniente solución en este sentido, por ejemplo podrá ser representada por el hecho de que la referida ranura de -
fijación en la uña de trinquete haya sido prevista entre una placa de retención que ha sido colocada encima de la uña de trinquete, -
constituyendo la misma en su extremo de retención una pieza de aco-
damiento que posee, a su vez, una muesca contraria para el resal-
te de enclavamiento del elemento amortiguador de ruidos, mantenién-
do esta pieza entresí misma y la parte superior de la uña de trin-
quete una ranura para la fijación.+
115

120 Este tipo de ejecución propuesto posee, por otro lado -- además una ventaja decisiva para la construcción, la cual se deri-
va del hecho de que la uña de trinquete podrá ser usada con una -- estructura ya conocida, por lo que no hace falta prever modifica--

12:44:30

199084



- 5 -

125 ciones constructivas para la colocación del elemento amortiguador
de ruidos. Como consecuencia de esto, la uña de trinquete y la pla
quita de bloqueo puede actuar en conjunto, de la misma forma como
130 hasta ahora, por lo que no será necesario proporcionar un nuevo jue
go de conjunto para su funcionamiento. La fijación del elemento --
para la amortiguación de los ruidos se lleva a efecto por la dispo
sición de la placa de retención que, por un lado, está constituida
de una manera tal que se forma una ranura de fijación mientras que
135 la misma placa, por el otro lado, está en condiciones para dar co
gida al elemento de amortiguación de ruidos, en una forma de enchu
fe y de enclavamiento, respectivamente. Ello es efectuado de la --
manera más sencilla por una pieza de acodamiento de la placa de re
tención, la cual constituye por una parte, una ranura de fijación
poseyendo, por la otra, una degolladura contraria para la fijación
de enclavamiento.-

140 En lo que se refiere a la ejecución de dos brazos para -
el elemento de amortiguación de ruidos, resulta ser muy conveniente
que el brazo de tope del mismo elemento esté dis-puestos de una --
forma atravesada ú oblicua con respecto al brazo de fijación, y de
que este brazo de tope posea una altura que corres-ponde al espe--
sor de la sección transversal de la uña de trinquete así como de -
la placa de retención que se encuentra dispuesta por encima de la
145 misma.- Gracias a ello se consigue que por medio de la configura
ción del brazo de tope, tanto la zona frontal superior de la uña -
de trinquete como asimismo la parte frontal superior de la placa de
retención, estén cubiertas en toda su altura por el brazo de tope,
150 de modo que la totalidad del lado de top-e de la uña de trinquete
se encuentra cubierta por el brazo de tope, o sea, que el fiador -
ó bien los fiadores de la plaquita de bloqueo chocan ahora siempre
y sin fallo alguno, contra este brazo que sirve de amortiguador, -
ó sea, que los mismos no entran y-a en contacto con las piezas metá
155 licas de la uña de trinquete ni de la placa de retención. Gracias
a ello se consigue que la fuente de los ruidos, que se derivan de
los choques, se encuentra situada entre la uña de trinquete y la -

199084



- 6 -

160 plaquita de bloqueo, la cual habia sido hasta la presente inevitable, estando ahora, sin embargo, completamente eliminada. Asimismo resulta que la cerradura es en esta parte de un funcionamiento extraordinariamente suave, dado que ya no existe más la fricción de un metal con el otro.-

165 Tambien en cuato a los detalles de la construcción es en esta relación de gran conveniencia que el brazo de tope - que se encuentra en la parte superior frontal, respectivamente, delante de la uña de trinquete como asimismo delante de la placa de retención - y el brazo de fijación del elemento para la amortiguación de los ruidos - el cual ha sido alojado dentro de la ranura de fijación - tengan una sección transversal que es esencialmente de la forma de una "T", constituyendo el brazo de fijación en un extremo, por ser
170 formado de la misma pieza y con el mismo material que el brazo de tope, el resalte de enclavamiento.-

175 Debido a esta configuración de la sección transversal en la forma de una "T", se obtiene un elemento constructivo que es esencialmente simétrico. Tan solo hará falta colocar este elemento de construcción, al modo de un enchufe, el cual es, en su conjunto, - del mismo material, en la degolladura contraria que está prevista en la parte de acodamiento de la placa de retención, por lo que existe ahora la posibilidad de efectuar el ensamblaje por medio de una simple fijación de tipo enchufe.-
180

185 Como añadidura, es posible ampliar aún más el elemento - para la amortiguación de los ruidos, objeto de la presente innovación, es decir, por equipar el mismo con un brazo de tope adicional que se extiende de forma oblicua con respecto al brazo de fijación como asimismo de forma desplazada en la altura con relación -- al ya referido brazo de tope, actuando este brazo de tope adicional ó brazo amortiguador en conjunto con la palanca de desenganche que ha de ser accionada desde la parte interior del automóvil.-

190 Esta referida ejecución del elemento de amortiguación para los ruidos, ó sea, con un brazo amortiguador de acuerdo con el sugerido ejemplo, facilita una aplicación de tipo universal, dado

199084

- 7 -



195 que se consigue que tambien en el mismo instante en que el brazo -
de arrastre de la palanca de desenganche, que ha de ser actuada --
desde el interior del vehiculo, choca con la uña de trinquete, se -
lleva igualmente a efecto una función amortiguadora entre ambas pie
zas componentes.-

200 En cuanto a la construcción resulta en este caso de gran
ventaja que el brazo de tope amortiguador sea constituido por una
garra de fijación que va sostenida por presión en un nervio de fi-
jación que está dispuesto de forma angular con respecto a la parte
de acodamiento de la placa de retención, cogiendo esta garra de fi
jación el referido nervio de fijación desde arriba, estando coloca
da en el mismo.-

205 De ello se deriva la ventaja que el brazo de tope sea --
puesto en condiciones de cumplir una doble función, o sea, que el
mismo actúa con su superficie exterior en la forma de tope sobre -
el brazo de arrastre de la palanca de desenganche, así como el mis-
mo efectua en el lado interior y gracias a la forma de garra, una
función de fijación adicional, ya que esta parte de la garra de --
210 fijación está cogida por presión, encontrandose dispuesta por en-
cima de un nervio de fijación. Debido a esta forma de ejecución -
del elemento para la amortiguación de los ruidos, se obtiene prác-
ticamente una fijación doble, a saber: por un lado, en la degolla-
dura contraria de la parte de acodamiento y, por el otro, a través
215 de la garra de fijación que está situada en el nervio de fijación.
Como consecuencia, el elemento amortiguador de ruidos de acuerdo -
con esta ampliación del invento, no solo está sostenido de una for
ma adicional y segura, sino que el mismo podrá efectuar una función
de tope adiconal, la cual es amortiguada en cuanto a sus ruidos, -
220 en relación con otra pieza componente de la cerradura, o sea, el b
brazo de arrastre de una palanca de desenganche.-

225 Se ha podido conseguir, tanto con el primer tipo de eje-
cución antes referido para un elemento de amortiguación de ruidos
como asimismo con el tipo de construcción descrito en segundo lu-
gar, o sea, aquél que posee una garra de fijación, colocar un tope

199084 - 8 -



de amortiguación en todos aquellos lugares del conjunto de piezas componentes de la cerradura, en los cuales tiene lugar de modo obligatorio un juego de conjunto de contacto de las piezas componentes de la cerradura, amortiguador por el cual quedarán eliminados todos los ruidos molestos que hasta la presente se han producido, Además, se ha podido conseguir al mismo tiempo que la fricción de metal sobre metal sea suprimida a través de la disposición de un material metálico en combinación con una materia no metálica, concretamente de un material elástico, por lo que se elimina asimismo la presencia de un desgaste en la correspondiente zona.-

El objeto de la presente innovación, en relación con las cerraduras de puertas para los automóviles conocidas hasta la presente, no solo se distingue por el hecho de que las fuentes de ruidos en la parte interior de la cerradura sean eliminadas, sino que también queda impedida la formación de las fuentes de ruidos en la parte exterior de la cerradura, las cuales resultan ser sumamente molestas por el funcionamiento en conjunto entre la trampa de horquilla y el pestillo; esta eliminación de los ruidos se consigue por el hecho de que también la trampa de horquilla va provista de un elemento amortiguador para los ruidos,-

Esto puede llevarse a efecto ahora, de una manera muy ventajosa, por el hecho de que el elemento para la amortiguación de los ruidos, que está situado en el lado de la trampa de horquilla está constituido por un tubo de fiador elástico, que en su parte interior tiene una forma ensanchada actuando el mismo con esta zona de ensanche en conjunto con una parte de cabeza del brazo de tope de horquilla - la cual también es ensanchada - perteneciente a la trampa de horquilla.-

El referido tubo de fiador ofrece para la utilización práctica la gran ventaja de que un tal elemento amortiguador de ruidos no solamente es de un reducido tamaño, sino que el mismo tampoco precisa mucho material. También en cuanto al ensamblaje del conjunto resulta este tipo de construcción muy ventajoso, dado que igualmente aquí se podrá llevar a efecto una fijación de tipo



260 de enchufe. En cuanto a sus dimensiones, el tubo de fiador en sí
podrá ser ejecutado de una forma tal que el mismo solamente tiene
que ser colocado sin dificultad alguna sobre el nervio de la horq
quilla de tope de la correspondiente trampilla, por lo cual se au-
menta aún más el efecto de sujeción del tubo de fiador sobre el n
265 nervio de la horquilla de tope.-

Como añadidura, también esencialmente decisivo al arrastre
de forma para obtener una sujeción segura, el cual se produce por
el accionamiento en conjunto de un ensanche en el tubo de fiador -
con un resalte del nervio de la horquilla de tope, el cual está t
270 también ensanchado de un modo correspondiente, por lo que resulta
estotipo de fijación de especial eficacia. Dado que la parte de -
cabeza del brazo de la horquilla de tope tiene en su perfil una e
configuración que es prácticamente en la forma de una "T", se pro
duce un enclavamiento en unos lugares que se encuentran opuestos
275 entre sí y que proporcionan, por lo tanto, una sujeción especial-
mente segura.-

De una forma resumida se podrá observar que el elemento
para la amortiguación de los ruidos, el cual ha sido propuesto de -
acuerdo con la presente innovación, representa tanto en la parte
280 del conjunto de componentes de la cerradura como asimismo en cuan-
to a la trampilla de horquilla, una solución que es de una gran -
utilidad técnica y que no solo está caracterizado por su sencilla
forma de construcción, sino también por su conveniencia en la manio
brabilidad, estando el mismo al final de cuentas en condiciones de
285 cumplir de una manera altamente eficaz con las funciones deseadas
para la amortiguación de los ruidos, no obstante de tener una es-
tructura constructiva de gran sencillez. Este nuevo elemento para
la amortiguación de los ruidos representa, por lo tanto, para la
práctica una solución sumamente conveniente, ofreciendo una gran
290 utilidad y un alto rendimiento.-

Además, en los planos adjuntos se han indicado algunos
tipos de ejecución del nuevo elemento para la amortiguación de --
ruidos, basándose en un ejemplo de una cerradura para las puertas
de los automóviles. En dichos planos representan:



295

La figura 1 una vista interior del lado de colocación -- inverso de la armadura, habiéndose cortado el otro lado de la armadura; sin embargo se ha indicado el brazo de arrastre de la palanca de desenganche que se encuentra alojada en el lado de la armadura que ha sido cortado;

300

La figura 2 una vista interior de la otra parte de la armadura, que se encuentra dispuesta en ángulo recto con respecto al lado de colocación inverso de la armadura, habiéndose cortado el lado de colocación inverso; no obstante, la zona de la trampa de horquilla como asimismo el elemento para la amortiguación de los ruidos, han sido indicados;

305

La figura 3 la representación gráfica de un tipo de ejecución para un elemento de amortiguación de los ruidos;

La figura 4 otra representación gráfica para otro tipo de ejecución de un elemento para la amortiguación de los ruidos; - ambas figuras están representadas en una escala muy aumentada;

310

La figura 5 la representación de una placa de retención sola, que ha de ser colocada sobre una uña de trinquete;

La figura 6 una vista planta de la placa de retención -- así como de la uña de trinquete que han sido unidas entre sí;

315

La figura 7 la vista frontal de una trampa de horquilla sola; La figura 8 una representación en sección de un tubo de fiador; así como

320

La figura 9 la vista frontal de una trampa de horquilla que ha sido equipada con un tubo de fiador; las tres últimas - figuras han sido indicadas en una escala muy aumentada.--

325

La cerradura para las puertas de los automóviles, la cual ha sido representada en los planos adjuntos, posee una armadura -- 10, 11, que principalmente es de una forma angular. En el lado de l-a colocación 10 de la armadura, se encuentra alojado un eje de - trampa 12, que soporta en el lado exterior de la armadura de la cerradura una trampa de horquilla 13, llevando en la parte interior de la misma armadura una plaquita de bloqueo 14. Gracias a este eje común 12 para la trampa, tanto la trampa de horquilla 13 como asimismo una plaquita de bloqueo 14, se encuentran forzo--

330

199034

- 11 -



1973

samente acopladas entre sí en cuanto a sus movimientos. La plaquita de bloqueo 14 posee , a su vez, en su circunferencia una ó bien varias muescas de bloqueo 14a con las que actúa en conjunto un --
diente de bloqueo 15 - que ha sido indicado de forma cubierta en
335 el plano adjunto - de una uña de trinquete 16 que está alojada en el eje 17 de la uña de trinquete. El presente ejemplo de ejecución indica que tanto la uña de trinquete 16, una placa de retención - 18 como asimismo un dispositivo de arrastre 19 para la uña de trinquete, constituyen un conjunto constructivo para el funcionamiento,
340 teniendo la uña de trinquete 16 y la placa de retención - 18 una configuración de perfil idéntica, efectuándose la unión de las mismas entre sí a través de unos medios de unión que no han sido representados como, por ejemplo, unos pernos ó objetos similares. La función que en este conjunto cumple la placa de retención
345 18 se describe más adelante.-

La uña de trinquete 16, en conjunto con la placa de retención 18, pueden ser accionadas ahora desde la parte exterior - del vehículo, por medio de un dispositivo de arrastre 19 de la uña de trinquete, ó bien desde la parte interior del automóvil, por -
350 medio de la palanca de desenganche 20. En tal caso la palanca de desenganche va provista de un brazo de arrastre 20a, que entra en la zona de movimiento de la uña de trinquete 16 y de la placa de retención. La plaquita de bloqueo 14 y la uña de trinquete 16, en conjunto con la placa de retención 18, se encuentran bajo el efecto de un muelle común 21 que efectúa un enclavamiento de estos componentes entre sí. La palanca de desenganche 20 va equipada con un resorte de recuperación 22, al objeto de que la misma pueda volver despues de su accionamiento, de una manera automática a su posición de salida. El conjunto de piezas componentes de la cerradura cuenta,
355 con una palanca de seguridad 23 que puede ser accionada desde la parte interior del automóvil. Otra palanca de enclavamiento - más 24 puede ser accionada desde la parte exterior del vehículo.- Todas las referidas palancas de la maniobra han sido fijadas de - una forma articulada en la armadura 10, 11 pudiendo ser giradas -
360



365 por sus propios ejes. Las dos palancas 23, y 24, actúan sobre la
uña de trinquete 16 como un bloqueo para el movimiento.-

Como, además, se podrá desprender del plano adjunto, --
el conjunto de las piezas componentes de la cerradura posee un --
elemento elástico 25 para la amortiguación de los ruidos, el cual
370 podrá ser construido de una manera diferente, de acuerdo con las
figuras 3 y 4. Cada elemento para la amortiguación de los ruidos
posee un brazo de fijación 26 así como un brazo de tope 27, que -
han sido dispuestos de forma oblicua entre sí. El brazo de fijación
26 podrá entrar en su misión de fijación en una ranura de fijación
375 28 que es formada por la unión de la uña de trinquete 16 y la pla
ca de retención 18, entre estos dos componetes de construcción, -
de acuerdo con la indicación de la figura 6. La placa de reten--
ción 18 constituye concretamente en el extremo de sujeción un aco
damiento 18a, de manera que quedará establecido un espacio inter-
380 medio entre la placa de retención 18 y la uña de trinquete 16. --
Como añadidura, la parte de acodamiento 18a forma una degolladura
contraria 29, en la cual podrá descansar un resalte de enc-lava-
miento 30 del elemento 25 para la amortiguación de los ruidos, tal
como ésto ha sido representado por la figura 1. Gracias a ello -
385 existe la posibilidad de efectuar una fijación por enclavamiento
del fiador. El brazo de tope 27 posee una altura que corresponde
al espesor del material de la uña de trinquete 16 como asimismo -
el espesor del material de la placa de retención 18, de manera --
que la totalidad de la zona, tanto de la uña de trinquete como asi
390 mismo de la placa de retención que está junto a la uña de trinquete
16, está cogida por el brazo de tope. El elemento 25 para la -
amortiguación de los ruidos en si es formado por un elemento cons
tructivo de ti-po elástico, pudiendo ser fabricado sobre la base
de materiales plástico ó similares.-

395 En otra forma de construcción de un elemento 125 para -
la amortiguación de los ruidos, de acuerdo con la figura 4, se ha
previsto también un brazo de tope amortiguador 31 que se encuentra
dispuesto de forma oblicua con respecto al brazo de fijación, y -



400 el cual está construido al estilo de una garra de fijación, de ma
nera que el mismo está en condiciones de coger un nervio de fijae
ción 18b que en la parte de acodamiento 18a está doblado en ángulo
recto. Esto se efectua de una manera tal que la garra de fijación
está colocada sobre el mismo nervio de fijación 18b.-

405 El efecto de la amortiguación de este elemento amorti--
guador para los ruidos 125 se comprende mejor según la siguiente
descripción. Basándose en que la cerradura se encuentra en una po
sición abierta - que no ha sido re-presentada - y tratándose de -
que la cerradura ha de ser cerrada, por el contacto de la trampilla
de horquilla 13 con un pestillo, que no ha sido representado,
410 será movidas en dirección de bloqueo tanto la trampilla de horqui
lla 13, como asimismo la plaquita de bloqueo 14, A consecuencia -
de un giro, esta plaquita de bloqueo con su zona de las muescas -
de bloqueo 14a entra ahora en la zona del diente de bloqueo 15 --
perteneciente a la uña de trinquete 16, es decir, que el diente -
415 de bloqueo será introducido en la muesca de bloqueo ó fijación --
14a. Esta introducción del diente de bloqueo y el choque del mis
mo se absorbe gracias a la existencia de un elemento para la amor
tiguación de ruidos 25, y 125, respectivamente, y el brazo de tope
27, de modo que no se produce un ruido que fuera pudiera ser per
420 cibido.- Al existir ahora varias de estas muescas de bloqueo 14a
como, por ejemplo, una para un cierre previo y otra para una posi
ción de cierre definitivo este efecto de amortiguación se produ
ce para cada introducción del diente de bloqueo 15 de la uña de -
425 trinquete en las muescas de bloqueo 14a. En el caso de las plaqui
tas de bloqueo según el presente ti-po de ejecución, las cuales -
tengan solamente una muesca de bloqueo, se realiza este efecto de
la amortiguación de los ruidos del choque primero cuando el dien
te de bloqueo 15 entra en la muesca de fijación 14a.-

430 Si este tipo de cerradura es puesto ahora a la posición
de cierre definitivo, en esta misma posición chocará el brazo de
tope amortiguador 31 con el brazo de arrastre 20a de la planca de
desenganche, de modo que tambien en este punto de contacto se con

12:1:76

199084



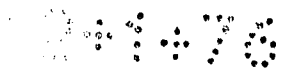
- 14 -

435 sigue un efecto amortiguador para los ruidos. El conjunto de las -
piezas componentes de la cerradura está constituido, por lo tanto
de una forma exenta de ruidos.-

440 ;En el presente ejemplo de construcción se ha equi-pa-
do asimismo la trampillade horquilla 13 con un elemento para la -
amortiguación de los ruidos 32, que ha sido previsto en la forma
de un tubo que puede ser puesto sobre el fiador. Este elemento -
amortiguador 32 para los ruidos se encuentra dispuesto en el ner-
vio de tope 13a de la trampilla de horquilla, y el mismo permite
equipar el nervio en toda su longitud, pero ante todo en la zona -
del choque con el pestillo - que no ha sido representado- con una
445 amortiguación para los ruidos. Este brazo de horquilla de tope 13a
constituye en su extremo libre una zona de cabeza 13b que es esen-
cialmente de la forma de una "T". El tubo de fiador 32, que en su
parte interior ha sido adaptado a los contornos del nervio de la
horquilla de tope 13a, posee un ensanche 33 que corresponde a la
450 configuración en forma de "T" del nervio de tope. Debido a la --
forma de montaje del tubo fiador 32, por lo cual se coloca este -
sobre el nervio de tope 13a, la cabeza 13b descansa detrás de los
ensanches 33 del tubo de fiador, de modo que se obtiene una fija-
ción muy segura, La superficie frontal delatera 13a del nervio de
455 tope 13a quedará libre.-

Se sobreentiende que las formas de ejecución aquí repre-
sentadas y descritas han de ser consideradas tan solo como posi--
bles ejemplos de construcción para la realización práctica de la
presente innovación que no ha de ser limitada por los mismos en -
460 su alcance. Al contrario, según el marco de esta invención existe
la posibilidad de realizar todavía otros tipos de ejecución que -
aquí no se han indicado.-

Esto se refiere en primer lugar a la ejecución así como
a la fijación de los elementos de amortiguación de ruidos. De es-
465 te modo, por ejemplo, se podrá ejecutar el elemento para la amor-
tiguación de los ruidos 25, y 125, respectivamente, en lugar de -
una sola pieza, tal como propuesto, como un elemento de construcción



que se compone de varias piezas, efectuándose para tal fin una separación entre el brazo de amortiguación y aquella parte del elemento de amortiguación de ruidos que constituyen el brazo de la fijación así como el brazo de tope. También podrá ser elegida una diferente forma de fijación tal como, por ejemplo, que en lugar de un brazo de fijación que ha de ser introducido en una ranura de fijación, existe la posibilidad de que se prevea un tipo de fijación por presión del elemento amortiguador de ruidos en la referida uña de trinquete.-

En lo que se refiere a este aspecto existe asimismo la posibilidad de efectuar sin dificultad alguna la fijación de una manera directa en la uña de trinquete, sin la ayuda de una placa de retención, si esto fuera necesario por cualquier razón de carácter constructivo ó bien para asegurar el buen funcionamiento del conjunto.-

Sin embargo, estas soluciones indicadas como asimismo otras parecidas, ya son consideradas como pertenecientes a la presente innovación, siempre que por las mismas se consigue la perfecta amortiguación de los ruidos, tanto del conjunto de las piezas componentes de la cerradura como asimismo de la trampilla de horquilla. Asimismo existe la posibilidad de que el elemento para la amortiguación de los ruidos, el cual se encuentra dispuesto en la trampilla de horquilla, podrá ser ejecutado de una forma diferente como, por ejemplo, en la forma de construcción por el sistema de monocasco.-

Descrita suficientemente la naturaleza y alcance de la presente invención se hace constar que en la misma podrán ser variables los materiales, dimensiones y en general aquellos otros de los accesorios o secundarios que no alteren cambien ni modifiquen la esencialidad propuesta.-

Los términos en que queda redactada es memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito debiéndose interpretar en un sentido más amplio y nunca en forma limitativa.-

199084

- 16 -



REIVINDICACIONES

Se reivindica como de la propia y nueva invención la propiedad y explotación exclusiva de:

505 1ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; con - una trampa de horquilla que está situada en la parte exterior de la armadura de la cerradura, encontrándose la misma dispuesta sobre un eje de alojamiento común, en conjunto con una plaquita de bloqueo, que ha sido prevista en la parte interior de la armadura de la cerradura y la cual actúa en conjunto con una uña de 510 trinquete que puede ser accionada por medio de una palanca de desenganche, caracterizada por el hecho de que se ha previsto, tanto en la parte interior de la armadura de la cerradura - y aquí ante todo entre la plaquita de bloqueo y la uña de trinquete y/o de la uña de trinquete con la palanca de desenganche - como asimismo 515 en la parte exterior de la armadura de la cerradura, en la trampa de horquilla, ante todo en el nervio de tope de la misma un elemento para la amortiguación de los ruidos.-

520 2ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que el elemento para la amortiguación de los ruidos, está constituido como un -- elemento constructivo de enchufe y de enclavamiento, respectivamente, de tipo elástico.-

525 3ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizada por el hecho de que el - elemento para la amortiguación de los ruidos que está dispuesto en la parte interior de la armadura de la cerradura, se encuentra cogido de una forma de enchufe y de enclavamiento, respectivamente, en la referida uña de trinquete.-

530 4ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicaciones 1ª y 3ª, caracterizada por el hecho de que el - elemento para la amortiguación de los ruidos ha sido constituido por un elemento de construcción que posee dos brazos, de los que uno cumple la función de un brazo de fijación, que va provisto - de los correspondientes medios de enchufe y de enclavamiento, --

199084

26 DIC



- 17 -

- 535 respectivamente, mientras que el otro ha sido previsto como brazo de tope.-
- 540 5ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 4ª, caracterizada por el hecho de que el brazo de fijación entra en una ranura de fijación que se encuentra en un lado de la uña de trinquete, poseyendo este brazo asimismo un resalte de enclavamiento que actúa en conjunto con la degolladura contraria del lado del fijación de la uña de trinquete.-
- 545 6ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 5ª, caracterizada por el hecho de que la referida ranura de fijación en la uña de trinquete ha sido prevista entre una placa de retención, que ha sido colocada encima de la uña de trinquete, constituyendo la misma en su extremo de la retención una parte de acodamiento que posee, a su vez, una muesca contraria para el resalte de enclavamiento del elemento amortiguador de los ruidos, manteniendo esta parte entre sí misma y la parte superior de la uña de trinquete, una ranura para la fijación.-
- 550 7ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 4ª, caracterizada por el hecho de que el brazo de tope del elemento para la amortiguación de los ruidos está dispuesto de una forma atravesada ó oblicua con respecto al brazo de fijación y de que este brazo de tope posee una altura que corresponde al espesor de la sección transversal de la uña de trinquete así como de la placa de retención que se encuentra dispuestas por encima de la misma.-
- 555 8ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 7ª, caracterizada por el hecho de que el brazo de tope - que se encuentra en la parte superior y frontal, respectivamente, delante de la uña de trinquete como asimismo delante de la placa de retención - y el brazo de fijación del elemento para la amortiguación de los ruidos - que ha sido alojado dentro de la ranura de fijación - tienen una sección transversal que esencialmente es de la forma de una "T", constituyendo el brazo de fijación en un extremo, por ser formado de la misma pieza y con el mismo material que el brazo de tope, el resalte de enclavamiento.-
- 560 565

199084



- 18 -

- 570 9ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que el elemento para la amortiguación de los ruidos está equipado con un brazo de tope amortiguador adicional que se extiende de una forma obliqua con respecto al brazo de fijación como asimismo de una forma desplazada en la altura con relación al brazo de tope, actuando el mismo en conjunto con la palanca de desenganche.-
- 575
- 10ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 9ª, caracterizada por el hecho de que el brazo de tope amortiguador es constituido por una garra de fijación --
- 580 que va sostenida por apretamiento en un nervio de fijación que está dispuesto de una forma angular con respecto a la parte de acodamiento de la placa de retención cogiendo esta garra de fijación el referido nervio de fijación desde arriba, estando colocada en el mismo.-
- 585
- 11ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que el elemento para la amortiguación de los ruidos que está situado en el lado de la trampilla de horquilla, está constituido por un tubo de fiador elástico que, en su parte interior tiene una forma ensanchada, actuando el mismo con esta zona de ensanche en conjunto -
- 590 con una parte de cabeza del brazo de tope de horquilla - la cual también es ensanchada - perteneciente a la trampilla de horquilla.
- 12ª.- Cerradura perfeccionada para puertas de automóviles; según reivindicación 11ª, caracterizada por el hecho de que la parte de cabeza del brazo de la horquilla de tope tiene en su perfil -
- 595 una configuración que es prácticamente en la forma de una "T", - mientras que la zona de ensanche dentro del tubo de fiador ha sido constituida de una manera correspondiente.-
- 13ª.- "CERRADURA PERFECCIONADA PARA PUERTAS DE AUTOMOVILES".-

Consta la presente memoria descripti-

199084

-- 19 --



va de diecinueve hojas numeradas y mecanografiadas por una sola -
cara a las que se les acompañan tres planos para su mejor compren-
sión.-

Madrid, 26 DIC. 1973

RODOLFO DE LA TORRE
P. F.

Emilio García Arteaga

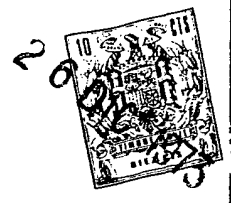


FIG 1

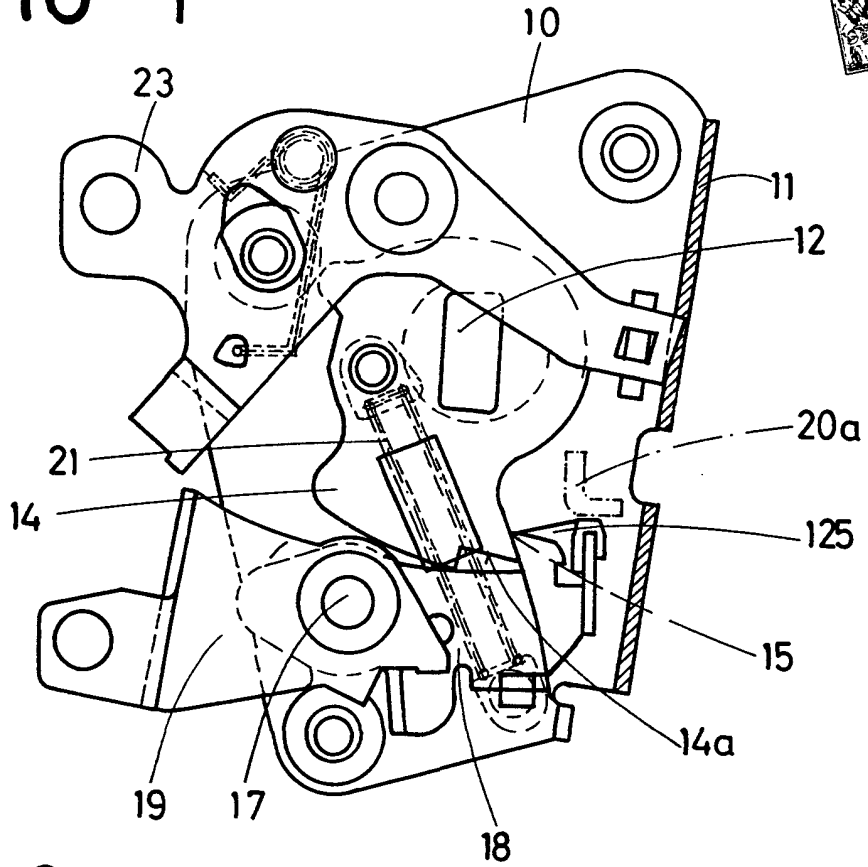
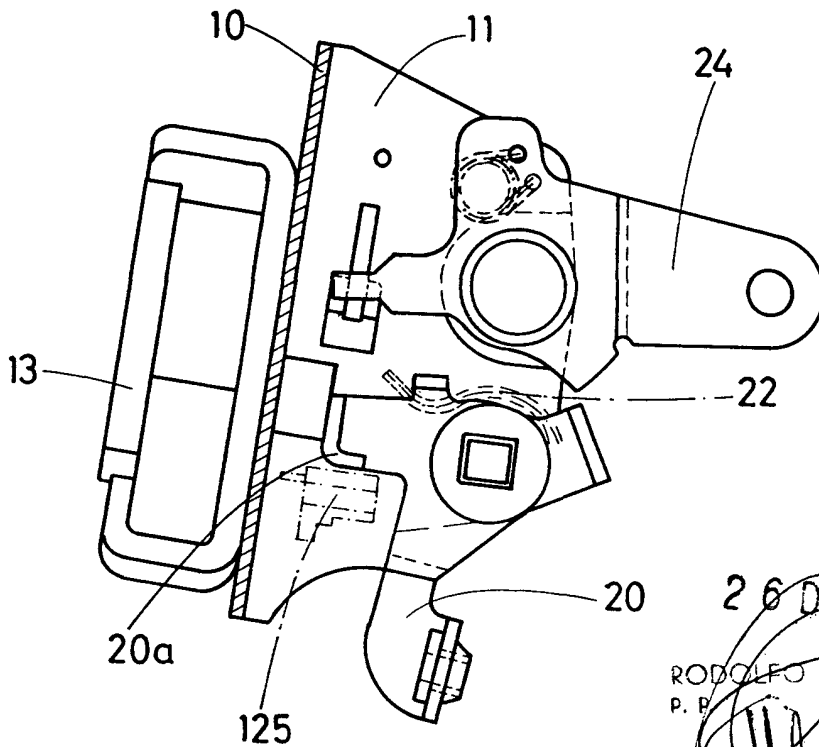


FIG 2



26 DIC 1973

RODOLFO DE LA TORRE
P. B.

Firma Gerente Arteaga

ESCALA VARIABLE

199034



FIG 3

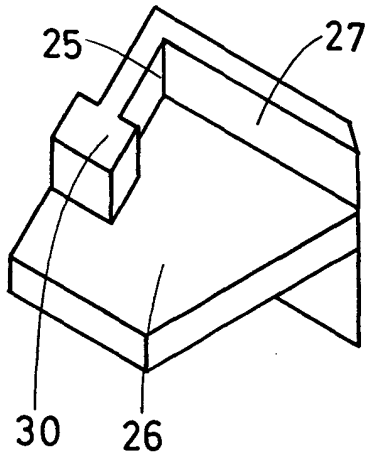


FIG 4

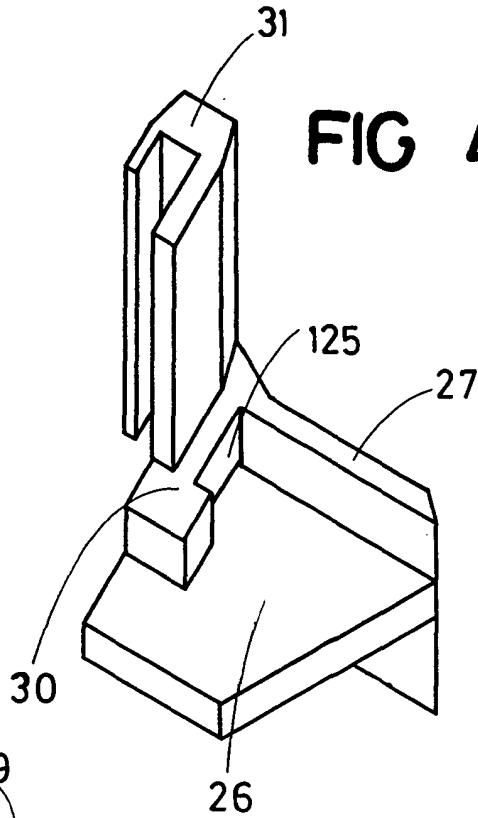


FIG 5

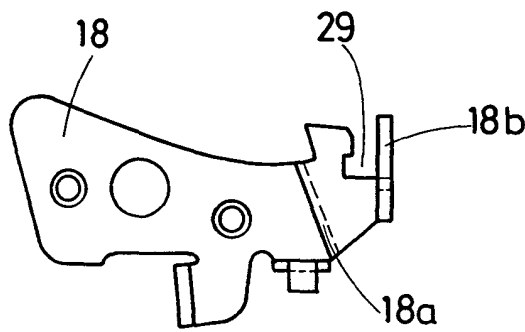
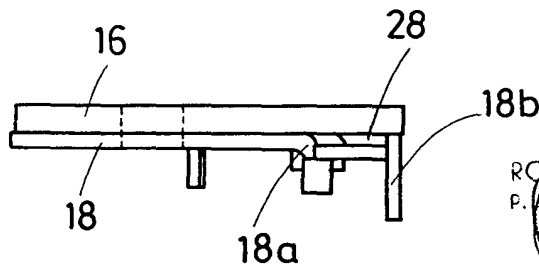


FIG 6



26 DIC. 1973

RODOLFO DE LA TORRE
P. D.

Enrillo García Arceaga

ESCALA VARIABLE

199064



2 0 DIC 1973

FIG 7

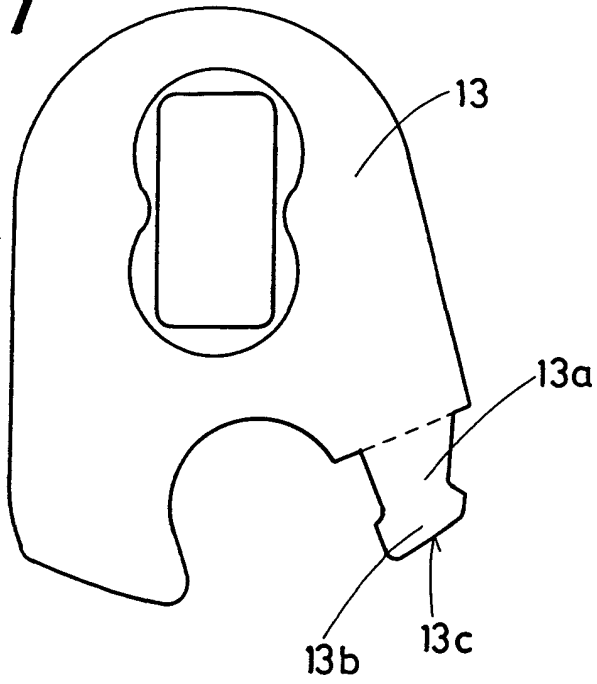


FIG 8

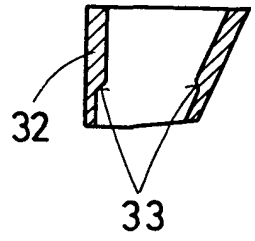
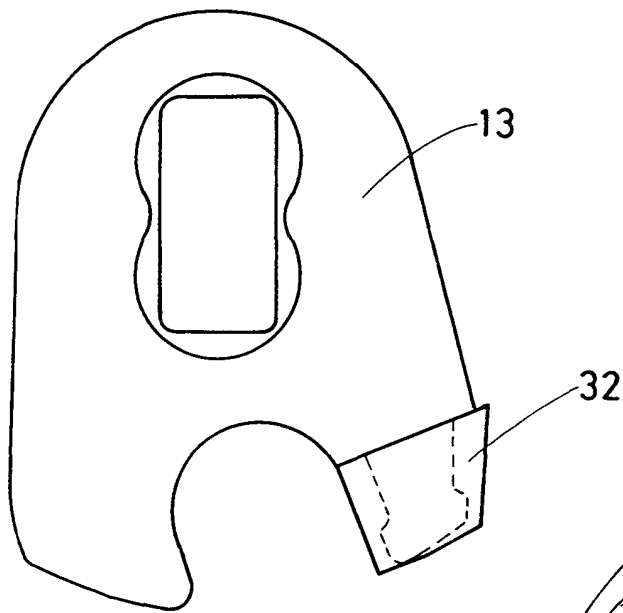
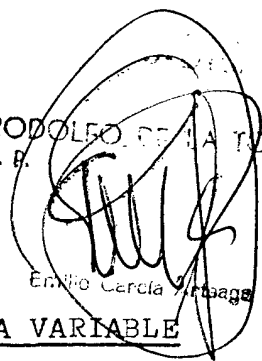


FIG 9



RODOLFO DE LA TORRE
P. R.



ESCALA VARIABLE