

19 ES	11 NUMERO	10 Y
	21	
	22 FECHA DE PRESENTACION	

1 ABR. 1983



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		
80.12165	28-5-1980	FRANCIA

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B02D 1107

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
"SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES"

61 SOLICITANTE (S)
Etablissements LE SIMPLEX(société à responsabilité limitée)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Rue de la Breuchillièrre, Zône Industrielle Dijon St. Apollinaire 21019 DIJON CEDEX (FRANCIA)

72 INVENTOR (ES)
Henry JUY

73 TITULAR (ES)
Etablissements LE SIMPLEX(société à responsabilité limitée)

74 REPRESENTANTE
M. SCHICK

MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a un Modelo de Utilidad que se solicita en España, por VEINTE años, a favor de Etablissements LE SIMPLEX (société à responsabilité limitée), de nacionalidad francesa, establecida en Rue de la Brouchillière, Zone Industrielle Dijon St-Apollinaire, 21019 DIJON CEDEX (FRANCIA), por:

5.-

"SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES".

Con prioridad de la Patente francesa número 30.12165 del 28 de mayo de 1.980.

La invención se refiere a un soporte de sillín para bicicletas y vehículos similares.

El objeto de la invención guarda referencia con el sector técnico de los accesorios de bicicletas y vehículos análogos.

5.-

Según la invención, se ha querido realizar un nuevo soporte de sillín del tipo que comprende un tubo introducido y fijado al tubo correspondiente del cuadro, una cabeza solidaria, directamente montado,

10.-

al extremo superior del tubo y un carro compuesto por dos bridas de apriete de los hilos de la mortura del sillín y conectado a la cabeza por medio de un tornillo único de montaje de los elementos y de bloqueo en posición después de reglaje longitudinal y angular del sillín con relación al soporte de sillín.

15.-

El soporte de sillín según la invención es de fabricación económica por el hecho de que los elementos que la componen se obtiene con un mínimo de mecanizado y tienen formas relativamente simples, confiriendo al soporte de sillín una solidez, una seguridad y una fiabilidad importantes.

20.-

De acuerdo con una primera característica, el soporte de sillín según la invención es notable por el hecho de que el extremo superior del tubo del soporte de sillín presete directamente o de forma acoplada, una cabeza esférica atravesada axialmente por un orificio de paso para un tornillo de montaje de la cabeza con un carro equipado para fijar los hilos de montura de sillín, y cuya cara inferior presenta un casquete esférico de apoyo y de contacto sobre la cabeza esférica.

Otra característica se encuentra en el hecho de que el orificio de paso del tornillo de montaje atraviesa verticalmente la cabeza esférica y tiene forma de diábolo, de sección aproximadamente circular en el centro de la esfera, con un diámetro ligeramente superior al del tornillo, y con secciones ovoidales y cónicas en dirección a la periferia de la esfera y en sentido longitudinal, a fin de permitir los desplazamientos angulares del tornillo de montaje sólo en este sentido longitudinal.

Estas características y otras más aparecerán en la descripción que sigue:

Para fijar el objeto de la invención, aunque sin limitarla, en los dibujos adjuntos:

5.- La Figura 1 es una vista en perspectiva que ilustra separadamente los elementos que componen el soporte de sillín según la invención.

La Figura 2 es una vista en planta y a mayor escala de la cabeza esférica del soporte de sillín.

La Figura 3 es una vista en sección transversal del soporte de sillín montado.

10.- La Figura 4 es una vista en sección longitudinal considerada siguiendo la línea 4-4 de la figura 5.

Las figuras 5 y 6 son vistas desde abajo y en planta respectivamente, del elemento de carro que presenta un casquete esférico.

15.- Las Figuras 7 y 8 son vistas desde abajo y en planta respectivamente del otro elemento de carro.

La Figura 9 es una vista en sección transversal que ilustra una variante de realización de tope angular transversal del carro en la cabeza.

20.- La Figura 10 es una vista desde abajo del elemento

de carro de casquete esférico según la figura 9.

Con el fin de hacer más concreto el objeto de la invención, se la describe ahora en formas no limitativas de realización tal como se ilustra en las figuras de los dibujos.

5.-

El soporte de sillín ilustrado a título de ejemplo, comprende fundamentalmente un tubo de soporte de sillín 1, cuyo extremo superior curvo la presenta, fabricada directamente o montada, una cabeza esférica 1b, un carro de sillín, compuesto en este ejemplo por dos bridas superior 2 e inferior 3, encontrándose montado el conjunto cabeza-carro por un tornillo 4 que atraviesa libremente la cabeza y la brida inferior y que se enrosca en 2a en la brida superior 2.

10.-

La cabeza esférica 1b está perforada axial y verticalmente por un orificio lo que tiene forma de diábolo de sección aproximadamente circular en el centro de la esfera, con un diámetro ligeramente superior al del tornillo 4, y secciones ovoidales y cónicas en dirección a la periferia de la esfera y en sentido longitudinal, a fin de que dicho tornillo 4 pueda desplazarse angular-

15.-

20.-

mente en este sentido, para el reglaje angular del sillín.

5.- A fin de evitar un desplazamiento transversal del carro con relación a la cabeza esférica lb, así como un movimiento de rotación del mismo alrededor del tornillo 4 se prevén medios complementarios de tipo transversal, tanto en la cabeza esférica lb como en la brida inferior 3 del carro, tal como aparecerá en la descripción que sigue.

10.- La brida inferior 3 presenta en su parte inferior 3a un casquete esférico 3b destinado a cubrir la cabeza esférica lb, y que lleva en el centro un orificio 3a de paso con juego del tornillo 4 (Fig.5). La parte central 3d en la que está realizado el casquete

15.- 3b, tiene una forma general de túnel, constituyendo unos espacios libres delantero y trasero necesarios para el paso del extremo arvo la del tubo del sillín en la posición angular máxima adelantada (en el sentido de la flecha fl, figura 4).

20.- Lateralmente, a una y otra parte, de la zona central 3d, la brida inferior 3 presenta, de manera

conocida, unos asientos 3b destinados a recibir los hilos F de la montura del sillín (no representado).

5.- La brida superior 2 presenta una cara inferior central 2b, cóncava, para recibir sin contacto y al menos en parte el túnel central 3d de la brida inferior. En el exterior, a una y otra parte de la cara 2b, la brida superior presenta unas caras 2c, planas o curvas, de apoyo y contacto sobre los hilos F de la montura de sillín.

10.- Como puede verse en las figuras 3 y 4 de los dibujos, cuando se desea ajustar longitudinalmente la posición del sillín con relación al tubo de sillín, basta con liberar la brida superior 2 por acción en el tornillo 4, que presenta para ello una cabeza de maniobra 4a, de forma poligonal o cilíndrica, hexagonal hueca, lo que permite que los hilos de montura puedan deslizarse sobre los asientos 3e. Con esta misma acción en el tornillo 4 se puede ajustar la posición angular en el mismo sentido longitudinal del carro con relación a la cabeza esférica 1b, gracias al desplazamiento angular del tornillo 4 en el orificio 1c (según la flecha f1 o f2, figura 4).

15.-

20.-

Conviene observar que, preferentemente, entre la cabeza del tornillo la y la cabeza esférica lb, se interpone una arandela 5 de superficie de apoyo 5a en casquete esférico, del lado de la esfera, que puede llevar unas asperezas (estriás, acanaladuras.....) que refuerzan la acción de apriete.

5.-

Como se ha podido ver más arriba, a fin de evitar inclinaciones transversales del carro con relación a la cabeza esférica, así como los movimientos de este último alrededor del tornillo 4, se prevén unos medios complementarios de tope.

10.-

En una primera forma de realización de estos medios se ha ilustrado en las figuras 1,2,3 y 5 de los dibujos, donde se ve que la cabeza esférica lb presenta en su eje, en dos puntos diametralmente opuestos en el sentido transversal, unos pivotes 6 o salientes similares, montados en la esfera o fabricados directamente en ella, mientras que en la cara inferior 3a de la brida 3 se han previsto unos huecos 3f que recubren, al menos en un semidiámetro, los pivotes 6 y cuya profundidad está cuidadosamente calculada para que el casquete esfé-

15.-

20.-

ed de la brida se mantenga siempre en contacto con la esfera y para que, en el fondo de los espacios 3f y los pivotes 6 quede siempre un juego funcional normal

5.- Según otra realización ilustrada en las figuras 9 y 10, los medios complementarios de tope están constituidos por superficies planas paralelas y opuestas 1d y unos rebordes 3g ejecutados en la brida 3, a una y otra parte del casquete esférico, siempre teniendo en cuenta los juegos de funcionamiento.

10.- Las ventajas aparecen claramente en la descripción.

La invención no se limita en absoluto a los modos de aplicación ni a los modos de realización de sus diversas partes que han sido más especialmente indicados, sino que, por el contrario, abarca todas sus variantes.

15.-

REIVINDICACIONES

1ª.- SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS  
SIMILARES", del tipo que comprende un tubo de sillín  
cuya cabeza, formada en el extremo superior, recibe  
un carro equipado para apretar los hilos que consti-  
tuyen la montura del sillín, estando montado el con-  
junto cabeza-carro por medio de un tornillo único que  
atraviesa la cabeza y el carro, caracterizados porque  
el extremo superior curvo o desviado (1a) del tubo  
de sillín (1) presenta directamente o de manera aco-  
plada una cabeza esférica (1b) en la que puede osci-  
lar en sentido longitudinal solamente, es decir, en  
el plano del cuadro de la bicicleta, teniendo para  
ello un carro porta-sillín una parte inferior (3) en  
forma de casquete esférico (3b) destinado a apoyarse  
en la cabeza esférica (1b).

2ª.- "SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS  
SIMILARES", según la reivindicación 1, caracterizados  
porque la cabeza esférica (1b) presenta axialmente y

de manera aproximadamente vertical, cuando el tubo del sillín se introduce en el tubo del cuadro correspondiente, un orificio (1c) de paso del tornillo (4) de montaje del carro y de la cabeza esférica. El citado orificio tiene una forma de diábolo de sección aproximadamente circular en el centro de la esfera, con un diámetro ligeramente superior al del tornillo, y secciones ovoidales y que se abren en dirección a la periferia de la esfera y en sentido longitudinal, a fin de permitir desplazamientos angulares del tornillo de montaje sólo en este sentido longitudinal.

3ª.- "SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES", según las reivindicaciones 1 y 2, tomadas juntas, caracterizados porque el carro porta-sillín está constituido por una brida inferior (3) cuya parte central, en forma de túnel (3d) está perforada axialmente en (3c) para el paso del tornillo y contiene en su cara inferior el casquete esférico (3b) de apoyo y de contacto sobre la esfera (1b) y cuyos lados laterales en prolongación del túnel forman unos asientos (3e) de recepción de los hilos (F) de la montura del sillín

una brida superior (2) en la que se enrosca axialmente, en (2a), al tornillo (4), y cuyos lados laterales presentan unas partes planas o curvas (2c) de apoyo en los hilos (F), mientras que la parte central inferior (2b) es cóncava, para adaptarse a la forma de túnel de la brida inferior (3).

5.-

4ª.- "SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS

SIMILARES", según las reivindicaciones 1, 2 y 3 tomadas juntas, caracterizados porque para evitar el basculamiento del carro porta-sillín con relación a la cabeza esférica (1b), en el sentido transversal de la bicicleta, se han previsto unos medios complementarios de tope en dos puntos opuestos del diámetro mayor de la esfera (1b) y debajo de la brida inferior (3), a una y otra parte del casquete esférico (3b).

10.-

15.-

5ª.- "SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES", según la reivindicación 4, caracterizado porque los medios complementarios de soporte transversal del carro están constituidos por unas uñas (6) u órganos similares en saliente y formados directamente o montados sobre el diámetro mayor de la esfera y, por

20.-

otra parte, por unas impresiones en hueco (3f) formados debajo de la brida inferior (3) y que recubren las uñas, al menos en la dirección de su radio, mostrando el fondo de las impresiones y las uñas separadas por un huelgo funcional cuando el casquete esférico (3b) esta en contacto con la esfera (1b).

5.- 6ª.- "SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES", según la reivindicación 4, caracterizados porque los medios complementarios de tope transversal del carro están constituidos, por una parte, por superficies planas paralelas y opuestas (1d) de la esfera (1b) y, por otra parte, por unos salientes (3g) realizados debajo de la brida inferior (3) en el borde del casquete esférico (3b), con un juego funcional entre los salientes y las superficies planas cuando el casquete esférico está en contacto con la esfera (1b).

10.- 7ª.- "SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES", según la reivindicación 1, caracterizados porque entre la cabeza (4a) de maniobra del tornillo (4) y la esfera se encuentra interpuesta una arandela (5) de superficie de apoyo (5a) en la esfe-

20.-

ra, en casquete esférico, con unas asperezas para reforzar el apriete.

3ª.- "SILLINES PARA BICICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES".

5.-

Esta Memoria consta de catorce hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras a dos espacios, tal y como se representa en la Memoria que antecede y planos que la ilustran.

Madrid

21 JUL 1962

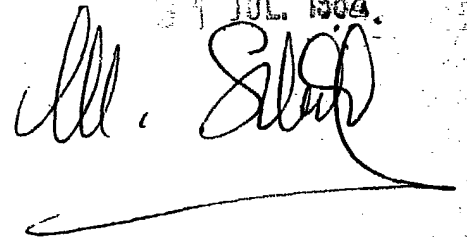
A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'M. Silva', written over a horizontal line.



FIG.5

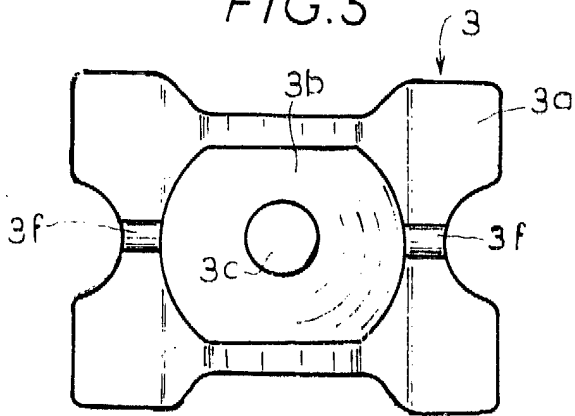


FIG.6

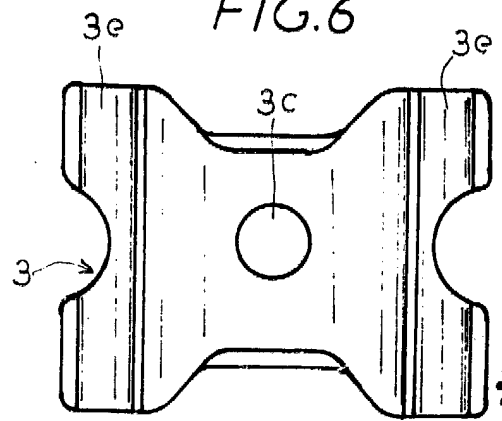


FIG.7

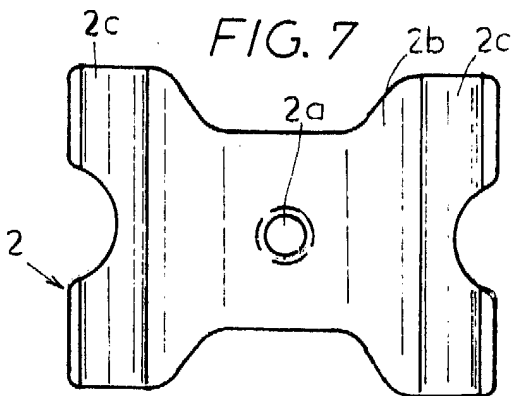


FIG.8

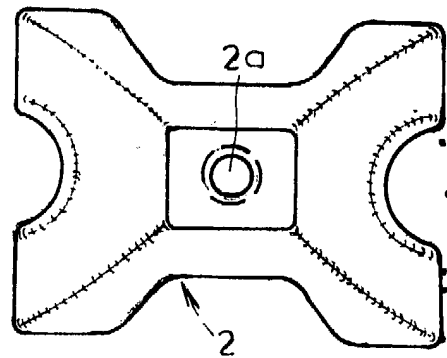


FIG.9

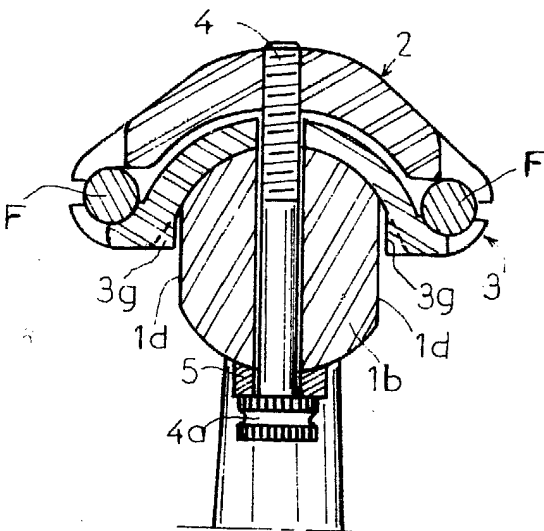
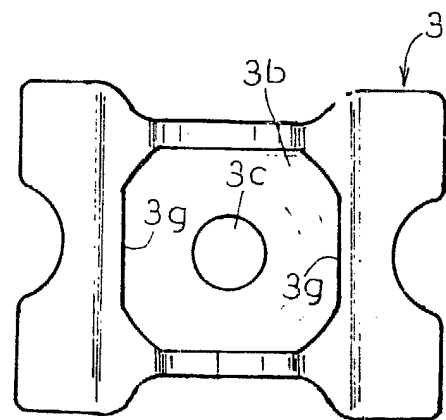


FIG.10



31 JUL. 1982

*[Handwritten signature]*