



19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 357 961**

51 Int. Cl.:
E05B 7/00 (2006.01)
E05B 3/00 (2006.01)
E05B 65/20 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **05104425 .3**
96 Fecha de presentación : **31.01.2000**
97 Número de publicación de la solicitud: **1574638**
97 Fecha de publicación de la solicitud: **14.09.2005**

54 Título: **Conjunto de soporte de asa, órgano de bloqueo y elemento externo de asa y procedimiento de fijación del elemento externo en el soporte de asa.**

30 Prioridad: **05.02.1999 FR 99 01397**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
04.05.2011

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
04.05.2011

73 Titular/es: **VALEO SECURITE HABITACLE S.A.S.**
42, rue le Corbusier - Europarc
94042 Créteil Cédex, FR

72 Inventor/es: **Josserand, Luc,**

74 Agente: **Justo Bailey, Mario de**

ES 2 357 961 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

La invención se refiere a un conjunto constituido por un soporte de asa de vehículo a motor, por un órgano de bloqueo y por un elemento externo del asa, siendo el órgano de bloqueo para asegurar la fijación del elemento externo sobre el soporte de asa de un batiente de vehículo a motor.

5 La invención también se refiere a un procedimiento de fijación de un taco de fijación de un elemento externo en un soporte de asa mediante la utilización de un órgano de bloqueo.

10 La invención se aplica, más particularmente, a un asa de batiente de vehículo a motor, del tipo en el que el batiente comprende un espacio interno delimitado por dos paneles, interno y externo, que están unidos por un panel de canto, del tipo en el que el asa comprende un soporte de asa que se dispone en el espacio interno del batiente, y del tipo en el que un elemento externo del asa está provisto de un taco de fijación que se acopla transversalmente hacia el interior a través de un orificio realizado en el panel externo para unirse al soporte de asa y asegurar, de este modo, la fijación del elemento externo.

15 Un asa de vehículo a motor puede comprender diferentes tipos de elementos dispuestos en el exterior del panel de carrocería. En el caso de un asa particularmente simple, puede tratarse de una simple barra de presión fija, mediante la cual el usuario puede desplazar el batiente entre una posición abierta y una posición cerrada.

También puede tratarse de un cuerpo que alojará un cerrojo de condena de una cerradura del batiente, comprendiendo este cuerpo una parte externa que permite, por un lado, un acceso al cerrojo, para la introducción de una llave y que asegura, por otro lado, una integración estética del cerrojo.

20 Por otro lado, el elemento externo también puede ser un elemento que participa en la fijación del asa sobre el batiente.

La fijación de dicho elemento plantea muchos problemas.

25 El documento EP 0681075 presenta un conjunto en el que un elemento de un soporte de asa que forma un soporte de cerrojo está fijado mediante un elemento de bloqueo, en el que el elemento porta un saliente que se apoya sobre un reborde correspondiente del elemento de bloqueo cuando el elemento de bloqueo se desplaza hacia su posición de bloqueo.

El documento EP 0276972 describe un conjunto de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1.

30 Por razones de estética, es deseable que los medios de fijación de este elemento externo no sean visibles desde el exterior del vehículo. Ahora bien, el soporte de fijación del asa se dispone generalmente en un lugar no muy fácilmente accesible del batiente, sobre todo una vez que ha terminado el ensamblaje completo del batiente y que se han colocado los refuerzos internos de contrapuerta. En efecto, el soporte de fijación se dispone generalmente en el interior de un receptáculo cerrado del batiente delimitado particularmente por los paneles internos y externos.

35 Cuando se desea fijar el elemento externo solamente en el último momento del ensamblaje del batiente o cuando se desea desmontar este elemento, por ejemplo, para realizar una reparación del panel externo de carrocería, es interesante entonces poder acceder fácilmente a los medios de fijación del elemento externo.

40 El objeto de la invención es proponer un conjunto constituido por un soporte de asa de vehículo a motor, por un órgano de bloqueo y por un elemento externo con medios de fijación rápidos y fiables del elemento externo.

Con este fin, la invención propone un conjunto, tal como se reivindica en la reivindicación 1.

Otras características y ventajas de la invención surgirán con la lectura de la siguiente descripción detallada para cuya comprensión nos remitiremos a los dibujos adjuntos, en los que:

45 - la figura 1 es una vista esquemática en perspectiva en despiece ordenado de un asa de batiente que presenta un conjunto de acuerdo un ejemplo de realización de la invención que comprende un soporte dispuesto en el lado interno de un panel de carrocería y un órgano de presión dispuesto en el lado externo del panel;

50 - las figuras 2 a 4 son vistas esquemáticas en corte según un plano longitudinal y transversal del asa, en las que se ha ilustrado más particularmente la colocación y el bloqueo de un cuerpo de retención complementario del asa;

- las figuras 5 y 6 son vistas en corte según las líneas 5-5 y 6-6 respectivamente de las figuras 3 y 4 que ilustran el bloqueo del cuerpo de retención;

- la figura 7 es una vista en corte según la línea 7-7 de la figura 4 que ilustra el guiado del cuerpo de retención en el soporte de asa; y

- la figura 8 es una vista en corte según la línea quebrada 8-8 de la figura 7.

5 En la figura 1 se ha ilustrado un asa 10 que se montará sobre un panel externo de carrocería 12 de un batiente de vehículo a motor. El asa 10 comprende, esencialmente, un soporte de asa 14, que se fijará en el lado interno del panel 12, y una palanca de presión 16 que se dispondrá en el lado externo del panel 12, estando fijado además al soporte 14.

10 En el ejemplo de realización que se ilustra en las figuras, la palanca de presión 16 se presenta en forma de una barra que se extiende según una dirección longitudinal, horizontal con respecto a una orientación convencional del vehículo a motor, y está articulado sobre el soporte 14 por su extremo anterior 18, alrededor de un eje A1 vertical, es decir prácticamente paralelo al plano del panel de carrocería 12 y perpendicular a la dirección longitudinal de la palanca 16.

15 Por supuesto, las nociones de horizontal y de vertical se utilizan en este caso con el fin de simplificar la comprensión de la descripción y no deben interpretarse como limitaciones del alcance de la invención, particularmente en cuanto a la orientación del asa.

20 Para su articulación en el soporte 14, el extremo anterior 18 de la palanca 16 comprende un elemento de bisagra 20 que se extiende transversalmente hacia el interior, a través de una abertura anterior 22 realizada en el panel 12, y que coopera con un elemento de bisagra del soporte 14. En su extremo posterior 24, la palanca de presión 16 comprende un elemento de control 26 que se extenderá transversalmente hacia el interior a través de una abertura posterior 28 realizada en el panel 12, para poder controlar un varillaje asociado a una cerradura para provocar la apertura del batiente cuando el usuario manipula la palanca de presión 16 alejándola con respecto al plano del panel 12.

Por supuesto, la trayectoria angular de la palanca de presión 16 alrededor del eje A1 está limitada por medios no representados.

25 En el ejemplo de realización de la invención que se ilustra, el soporte de asa 14 estará montado sobre el panel de carrocería de acuerdo con un montaje en bayoneta y el asa comprende un cuerpo de retención que se acoplará transversalmente desde el exterior hacia el interior a través del panel externo de carrocería de modo que un taco de fijación del cuerpo de retención esté fijado al soporte de retención.

30 De acuerdo con las enseñanzas de la invención, se describirán medios de fijación rápidos y fiables del cuerpo de retención, pudiendo emplearse estos medios fácilmente incluso una vez completamente ensamblado el batiente.

35 En la figura 1 puede verse que el soporte 14 comprende una superficie de apoyo anterior 30 y una superficie de apoyo posterior 32 que se apoyarán cada una transversalmente hacia el exterior contra la cara interna del panel de carrocería. A nivel de cada una de estas dos superficies de apoyo, el soporte 14 comprende patas de enganche 36 que se extienden transversalmente hacia el exterior.

En el ejemplo ilustrado, el soporte 14 comprende dos patas de enganche 36 a nivel de su superficie de apoyo anterior 30 y otras dos patas 36 a nivel de su superficie de apoyo posterior 32.

40 Para asegurar el montaje del soporte 14, éste es llevado en primer lugar, mediante un primer movimiento de aproximación, transversalmente desde el interior hacia el exterior apoyado contra la cara interna del panel 12, de modo que las patas 36 se acoplen a través de las aberturas 22 y 28 correspondientes.

45 A continuación, cuando el soporte 14 ha alcanzado una posición intermedia de montaje en la que estas dos caras de apoyo 30, 32 se apoyan contra la cara interna, el soporte 14 se desplaza entonces longitudinalmente hacia delante mediante un simple deslizamiento a lo largo del panel de carrocería 12. Durante este movimiento de enganche, los extremos de cada una de las patas 36 se acoplarán detrás de una cara externa 42 del panel de carrocería 12.

En efecto, las aberturas anterior 22 y posterior 28 comprenden bordes de apoyo 44 que están dispuestos en la trayectoria de las patas 36 cuando el soporte 14 se desplaza longitudinalmente hacia delante desde una posición intermedia de montaje.

50 De este modo, cuando el soporte 14 ha alcanzado su posición longitudinal más adelantada, que corresponde a su posición final, las patas 36 impiden que pueda retirarse transversalmente hacia el interior con respecto al panel de carrocería 12.

55 Por otro lado, están previstos medios que permiten bloquear automáticamente, al menos de manera provisional, el soporte 14 cuando ha alcanzado su posición final, para impedirle que retroceda longitudinalmente hacia atrás con el riesgo de desprender las patas de enganche 36.

Para ello, puede verse que el soporte 14 comprende, en la parte posterior de su superficie de apoyo anterior 30, y más exactamente detrás de cada una de las patas 36 portadas por esta última, dos brazos elásticos 48 que se extienden de forma prácticamente longitudinal, que están unidos al soporte 14 por su extremo anterior, y cuyo extremo posterior se extiende transversalmente hacia el exterior con respecto al plano de la superficie de apoyo 30 cuando están en estado libre, tal como se ilustran en la figura 1.

Los brazos elásticos 48, que están realizados de una sola pieza con el soporte, pueden ser empujados transversalmente hacia el interior para que no pasen transversalmente hacia el exterior con respecto al plano de esta superficie. Éste es el caso cuando se apoya el soporte 14 contra la cara interna del panel 12.

Sin embargo, cuando el soporte 14 alcanza su posición final, los brazos elásticos 48 se encuentran frente a la abertura anterior 22 de modo que pueden retomar su posición libre. Su extremo posterior se encuentra entonces longitudinalmente justo delante de un borde posterior 52 de la abertura 22. De este modo, al extenderse transversalmente hacia el exterior una distancia prácticamente igual al grosor del panel de carrocería, los extremos posteriores de cada uno de los brazos 48 se encuentran entonces apoyados según la dirección longitudinal, en el plano del panel de carrocería 12, contra el borde posterior 52 de la abertura anterior 22 que forma una muesca de retención, que impide de este modo el retroceso del soporte 14.

Como se describirá en referencia a las figuras 2 a 8, el conjunto de acuerdo con la invención comprende medios de retención complementarios, cuya acción se añade a la de los brazos elásticos 48 que, en este caso, sirven esencialmente para asegurar una pre-retención del soporte de asa 14.

A tal efecto, el asa comprende un elemento externo o cuerpo de retención 56 que presenta una parte externa 58 y un taco de fijación 60 que se extiende transversalmente hacia el interior para ser recibido a través de la abertura posterior 28 del panel externo 12 de carrocería del batiente y para ser guiado en deslizamiento según la dirección transversal en una cavidad complementaria 62 realizada en el soporte de asa 14.

La parte externa 58 presenta una cara de apoyo 63 orientada frente a la cara externa 42 del panel 12.

Cuando el soporte 14 está en la posición final de montaje, el taco 60 del cuerpo de retención 56 está acoplado transversalmente hacia el interior en la cavidad 62 del soporte 14, desde el exterior del batiente, de modo que el cuerpo de retención 56 se encuentra entonces inmovilizado con respecto al soporte 14 en todas las direcciones excepto la dirección transversal. Ahora bien, al mismo tiempo, en la figura 8 puede verse que una cara lateral posterior 64 está entonces apoyada longitudinalmente hacia atrás contra un borde posterior 66 de la abertura posterior 28. También, el cuerpo de retención 56 impide cualquier retirada longitudinal hacia atrás del soporte 14 con respecto al panel externo 12, lo que elimina cualquier riesgo de desmontaje del soporte 14 en el caso en el que los brazos elásticos 48 se rompieran.

De acuerdo con las enseñanzas de la invención, para asegurar la fijación del cuerpo de retención en la cavidad 62 del soporte 14, el asa 10 comprende un estribo 68 que está montado en deslizamiento longitudinal en la parte posterior del soporte 14. El estribo 68 comprende esencialmente dos ramas longitudinales 70 unidas en su extremo posterior por una base 72 de modo que, en un plano perpendicular a la dirección transversal, el estribo 68 presenta prácticamente la forma de una U abierta hacia delante.

En su extremo anterior, las ramas 70 están provistas cada una de un saliente 78, extendiéndose cada saliente 78 prácticamente en dirección de la rama opuesta. Como se verá a continuación, los salientes 78 se alojarán en alojamientos complementarios 80 realizados en el taco 60.

El estribo 68 se acoplará en una corredera 74 del soporte 14 que desemboca longitudinalmente en la parte posterior. El guiado preciso del estribo 68 está asegurado particularmente mediante raíles 76 realizados en las caras externas de las ramas 70 del cuerpo de retención 56.

Antes del montaje del soporte 14 en el batiente, el estribo 68 se acopla longitudinalmente de atrás adelante en la corredera 74 hasta una posición adelantada de desbloqueo en la que las ramas 72 se extienden a uno y otro lado de la cavidad 62, estando los salientes 78 dispuestos delante de la cavidad de manera que el estribo 68 no pueda impedir la introducción del taco 60 del cuerpo de retención 56 en la cavidad 62.

En las figuras 2 y 3 se observará que el soporte 14 comprende una lámina elástica 82 que retiene al estribo 68 longitudinalmente en su posición adelantada de desbloqueo para evitar que éste pueda escapar de la corredera 74 bajo el efecto su propio peso.

Cuando el taco 60 del cuerpo de retención 56 está acoplado en la cavidad 62, puede verse en

las figuras 5 y 6 que se aloja entre las dos ramas 70 del estribo 68. Una vez que el cuerpo de retención 56 está en su lugar, los alojamientos 80 realizados en su taco 60 se encuentran longitudinalmente frente a los salientes 78 del estribo 68.

5 De acuerdo con la invención, el estribo 68 está provisto de medios de control que permiten hacerle retroceder longitudinalmente hasta una posición retrasada de bloqueo en la que los salientes 78 se alojan en los alojamientos 80, lo que asegura el bloqueo transversal del cuerpo de retención 56 con respecto al soporte 14 y, por lo tanto, su completa inmovilización.

10 A tal efecto, está prevista una varilla roscada 84 de eje longitudinal que se enrosca a través de la base 72 del estribo. Su extremo posterior, que se extiende en la parte posterior de la base 72, comprende una marca hexagonal axial ahuecada 86 que permite accionarla con ayuda de una herramienta de tipo "llave hexagonal". En su extremo anterior, la varilla roscada 84 comprende un retén de apoyo 88 que se apoyará axialmente hacia delante sobre la superficie lateral posterior 64 del taco 60 del cuerpo de retención 56. Eventualmente, el extremo anterior de la varilla 84 también puede estar provisto de una marca ahuecada para facilitar el montaje de la varilla 84 sobre el estribo 68, lo que se realiza antes de la introducción del estribo 68 en la corredera 74 y, por lo tanto, antes del montaje del soporte 14 sobre el batiente.

15 Como puede verse en las figuras 5 y 6, de este modo se puede, accionando la varilla roscada 84 en el sentido adecuado, hacer retroceder longitudinalmente al estribo 68 con respecto al cuerpo de retención 56, que está fijado según esta dirección, hasta llevar a los salientes 78 a los alojamientos 80.

20 Ventajosamente, los salientes 78 y los alojamientos 80 están provistos de caras inclinadas complementarias 90, 92 que, cuando el estribo se lleva a su posición retrasada de bloqueo, cooperan de modo que provocan un desplazamiento del cuerpo de retención 56 transversalmente hacia el interior, lo que permite asegurar un apriete de la cara de apoyo 63 del cuerpo 56 contra la cara externa 42 del panel externo 12. Ventajosamente, una junta de estanqueidad 94 se dispondrá entre la cara de apoyo 63 y el panel 12.

25 El diseño del bloqueo del cuerpo de retención 56 es particularmente ventajoso ya que permite un fácil montaje y desmontaje del cuerpo de retención sobre el soporte 14, incluso en el caso en que este último no es accesible.

30 En efecto, el soporte de asa 14 está fijado generalmente en un espacio interno del batiente que está delimitado por el panel externo 12, por un panel interno paralelo al panel externo, y por al menos un panel de canto 96 que se extiende transversalmente para unir los paneles interno y externo 12. El panel interno está, por ejemplo, constituido por un refuerzo de contrapuerta. Más particularmente, como se ilustra en las figuras 2 a 4, el soporte 14 se dispone generalmente en un extremo posterior del batiente, en las proximidades de un panel de canto vertical 96.

35 Basta, por lo tanto, con prever en el panel de canto 96, frente al extremo posterior de la varilla roscada 84, una perforación 98 para el paso de una herramienta complementaria de la marca 86. De este modo, el bloqueo o el desbloqueo del cuerpo de retención 56 pueden realizarse sin tener acceso al espacio interno del panel, simplemente acoplando la herramienta a través de la perforación 98 para accionar a la varilla roscada 84.

40 Particularmente, para reparaciones que solamente requieren el desmontaje de las partes externas del asa, por ejemplo para repintar el panel de carrocería, no será necesario desmontar el panel interno del batiente, esto al tiempo que se evita la disposición de los medios de fijación en el exterior del batiente. Este desmontaje puede realizarse "a ciegas", sin que exista el riesgo de perder la varilla roscada 84 que, por su diseño, no puede desenroscarse fuera del estribo 68 debido a la presencia de la excrescencia radial formada por el retén de apoyo 88.

45 Anteriormente se ha visto que el cuerpo de retención participa en la fijación del soporte 14 del asa 10. Sin embargo, también puede preverse que participe también en la sujeción y/o en el guiado de la palanca de presión 24.

50 Además, el cuerpo de retención 56 también puede formar un cárter que alojará a un cerrojo de condena de la cerradura del batiente.

55 La invención se ha descrito en este documento en el marco de la fijación de un cuerpo de retención sobre el soporte de fijación del asa. Sin embargo, la enseñanza de la invención puede transponerse fácilmente a cualquier elemento externo de un asa que necesitaría fijarse de este modo. Particularmente, la invención también puede aplicarse para la fijación de una barra de presión fija, mediante la cual el usuario puede desplazar el batiente entre una posición abierta y una posición cerrada.

REIVINDICACIONES

5 1. Conjunto constituido por un soporte de asa (14) de vehículo a motor, por un órgano de bloqueo (68) y por un elemento externo (56) del asa, siendo el órgano de bloqueo (68) para asegurar la fijación del elemento externo (56) sobre el soporte de asa (14), siendo el soporte de asa (14) para acoplarse en el espacio interno de un batiente y estando el elemento externo (56) provisto de un taco de fijación (60) adecuado para acoplarse transversalmente hacia el interior del batiente a través de un orificio (62) del soporte de asa (14); estando el órgano de bloqueo (68) montado móvil en deslizamiento longitudinal en el soporte de asa (14,) mediante el control de un mecanismo de control (84), entre una posición de desbloqueo y una posición de bloqueo del taco de fijación (60) del elemento externo (56) en el soporte de asa (14), cooperando el órgano de bloqueo (68), en posición de bloqueo, con el taco de fijación (60) mediante medios de bloqueo transversal de formas correspondientes, de tipo saliente-alojamiento, dispuestos sobre el órgano de bloqueo (68) y sobre el taco de fijación (60), para que el elemento externo (56) esté bloqueado transversalmente en el soporte de asa (14), estando el órgano de bloqueo (68) caracterizado por que forma un estribo que comprende dos ramas longitudinales (70) unidas en su extremo por una base (72), estando las ramas (70) provistas cada una de un llamado saliente (78) que se extiende prácticamente en dirección de la rama opuesta y se alojará en un llamado alojamiento (80) correspondiente del taco de fijación (60).

20 2. Conjunto de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por que el órgano de bloqueo (68) está montado en deslizamiento en el soporte (14) según una dirección perpendicular a la dirección transversal de acoplamiento del elemento externo (56).

3. Conjunto de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado por que el saliente (78) y el alojamiento (80) cooperan con dos caras complementarias (90, 92) que están inclinadas con respecto a la dirección transversal de acoplamiento del elemento externo (56) y con respecto a la dirección de deslizamiento del órgano de bloqueo (68).

25 4. Conjunto de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que el taco (60) del elemento externo (56) es guiado en deslizamiento según la dirección transversal en el soporte de asa (14).

30 5. Conjunto de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por que el mecanismo de control del órgano de bloqueo está constituido por una varilla roscada (84) de eje longitudinal que está enroscada en la base (72) del estribo (68), cuyo extremo anterior (88) se apoya sobre una superficie (64) que está fijada longitudinalmente, y cuyo extremo posterior presenta una marca (86) complementaria a la de una herramienta de accionamiento que puede introducirse a través de la abertura (98) del panel de canto (96) del batiente.

35 6. Conjunto de acuerdo con la reivindicación 5, caracterizado por que el extremo anterior (88) de la varilla roscada (84) se apoyará contra una superficie lateral (64) del taco (60) del elemento externo (56).

40 7. Conjunto de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que el órgano de bloqueo (68) coopera con medios (82) de pre-posicionamiento, dispuestos sobre el soporte de asa (14), que, durante el montaje del asa, sujetan al órgano de bloqueo (68) en su posición de desbloqueo.

45 8. Conjunto de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que el soporte de asa (14) se dispondrá en el espacio interno de un batiente del tipo en el que el batiente comprende un espacio interno delimitado por dos paneles unidos por un panel de canto (96) y el mecanismo de control (84) del órgano de bloqueo (68) puede ser accionado a través de una abertura (98) realizada en el panel de canto (96) del batiente.

9. Conjunto de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizado por que el elemento externo (56), cuya sujeción está asegurada sobre el soporte de asa (14) mediante el órgano de bloqueo (68), forma un cuerpo de retención (56) que participa en la fijación del asa sobre el batiente.

50 10. Conjunto de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizado por que el elemento externo (56) cuya sujeción está asegurada sobre el soporte de asa (14) mediante el órgano de bloqueo (68) forma un elemento de prensión fijo, mediante el cual un usuario puede llevar al batiente de una posición cerrada a una posición abierta.

55 11. Conjunto de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizado por que el elemento externo (56) cuya sujeción está asegurada sobre el soporte de asa (14) mediante el órgano de bloqueo (68) forma un cárter que alojará a un cerrojo.

12. Procedimiento de fijación de un taco de fijación (60) de un elemento externo (56) en un soporte de asa (14) mediante la utilización de un órgano de bloqueo (68) de acuerdo con una cualquiera

de las reivindicaciones 1 a 11, caracterizado por que comprende las siguientes etapas:

- el estribo (68), que forma el órgano de bloqueo, se introduce longitudinalmente de atrás adelante, hasta una posición adelantada de desbloqueo, en una corredera complementaria (74) formada en la parte posterior del soporte (14),

5

- el estribo (68) es llevado por los medios de control (84) longitudinalmente hacia atrás hasta su posición de bloqueo en la que los salientes (78), dispuestos en los extremos anteriores de cada rama (70), están acoplados en los alojamientos correspondientes (80) del taco (60) del elemento externo (56), alojándose entonces este último entre las dos ramas longitudinales (70) del estribo de bloqueo (68).

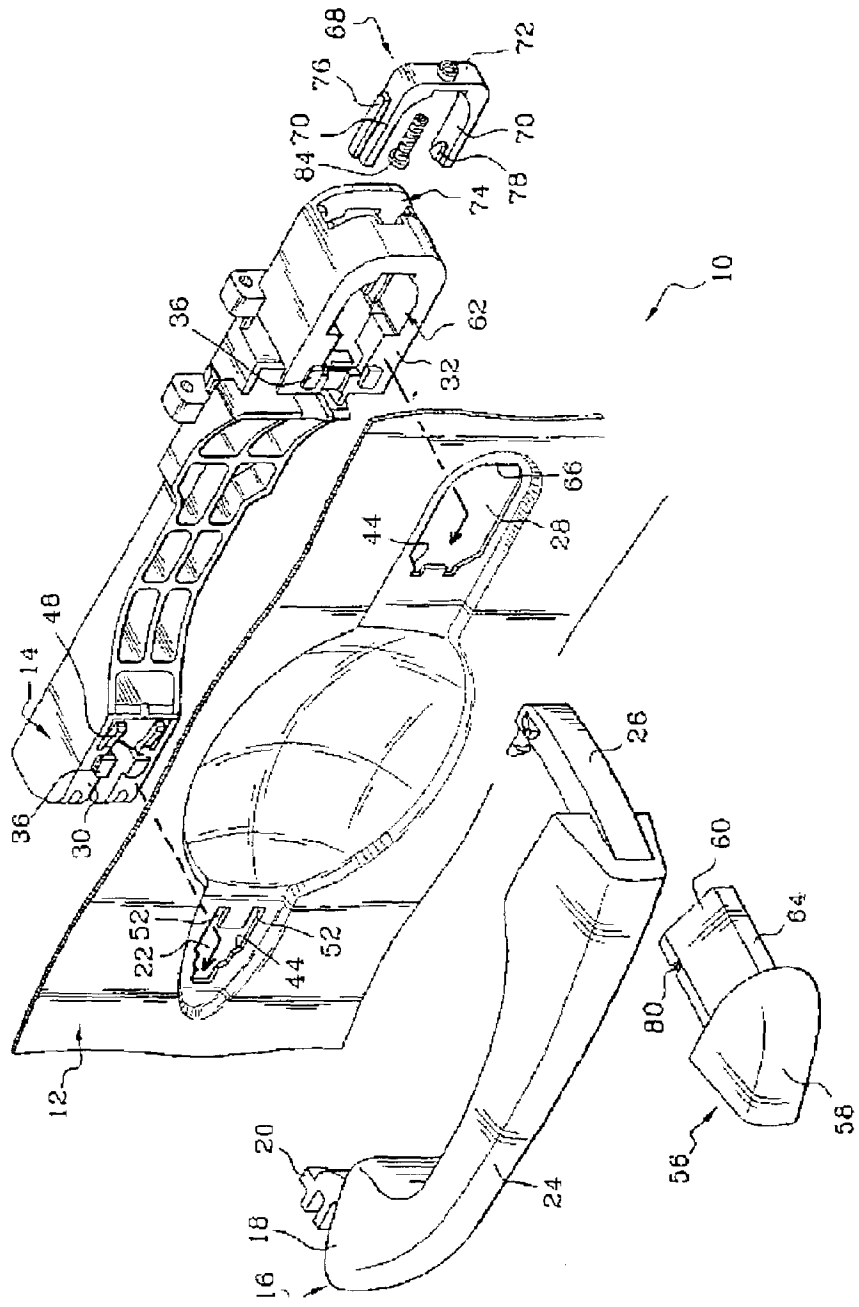


Fig. 1

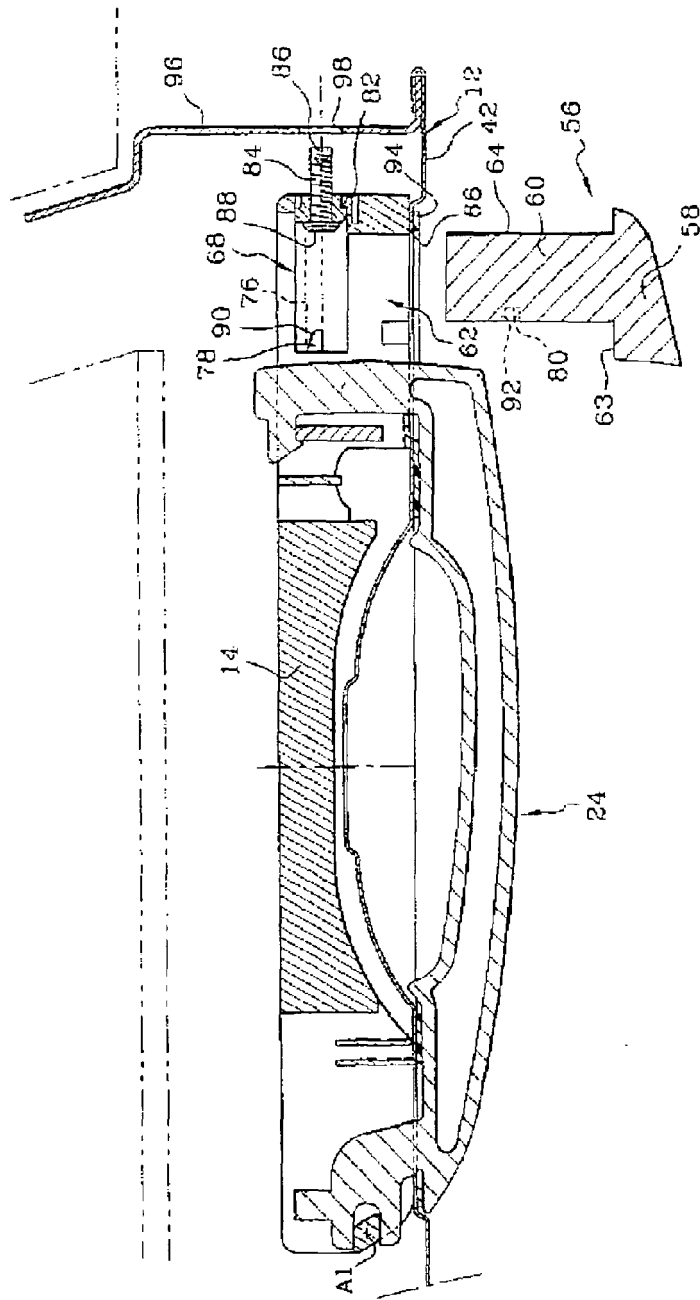


Fig. 2

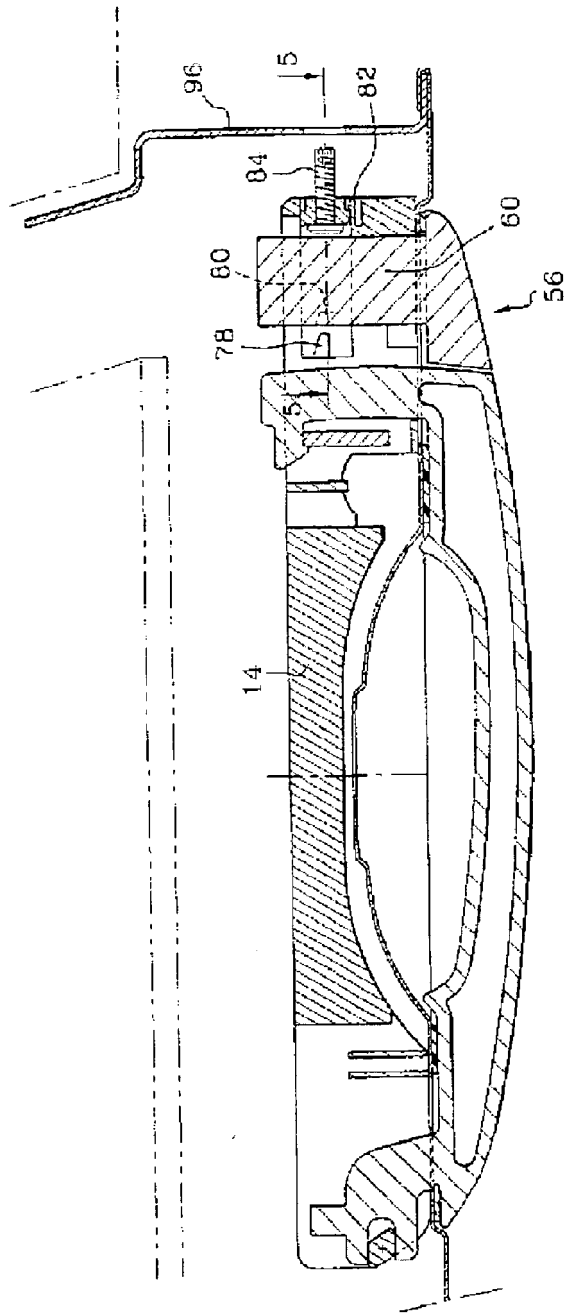


Fig. 3

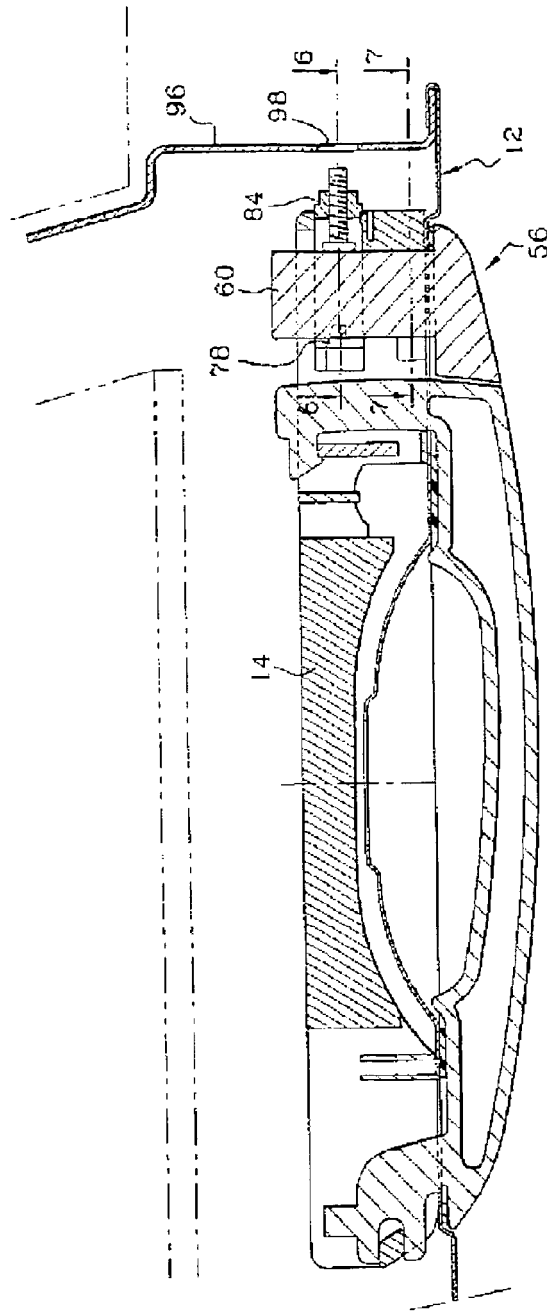


Fig. 4

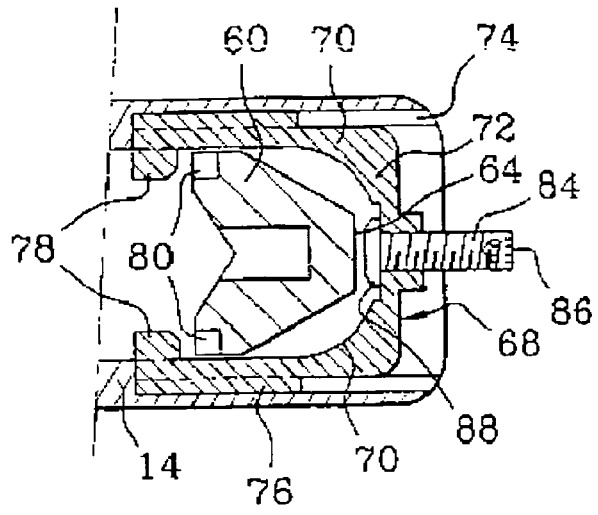


Fig. 5

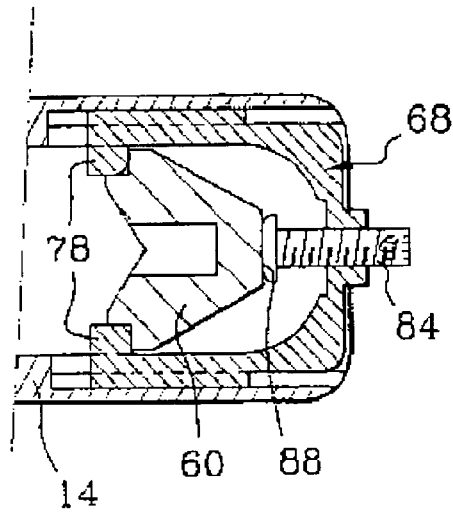


Fig. 6

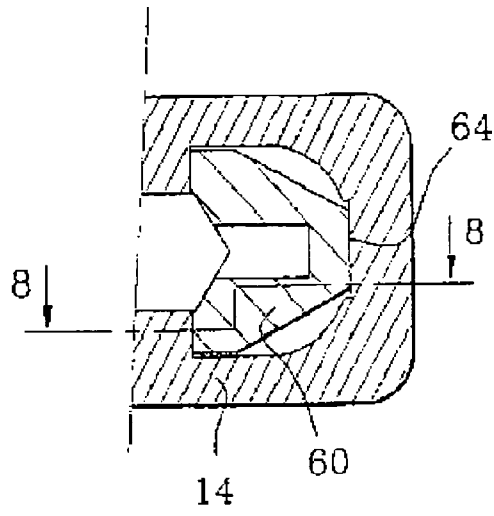


Fig. 7

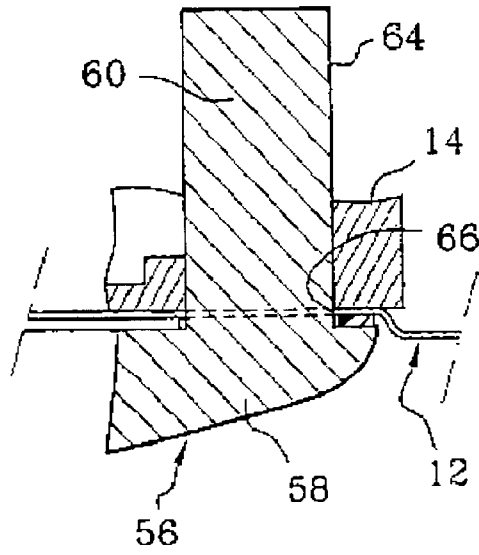


Fig. 8