



(19)



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 351 044**

(51) Int. Cl.:
B60N 2/015 (2006.01)

(12)

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

(96) Número de solicitud europea: **09157780 .9**

(96) Fecha de presentación : **09.04.2009**

(97) Número de publicación de la solicitud: **2112016**

(97) Fecha de publicación de la solicitud: **28.10.2009**

(54) Título: **Mecanismo de anclaje de un asiento en particular de un asiento de vehículo automóvil.**

(30) Prioridad: **21.04.2008 FR 08 02215**

(45) Fecha de publicación de la mención BOPI:
31.01.2011

(45) Fecha de la publicación del folleto de la patente:
31.01.2011

(73) Titular/es: **GRUPO ANTOLÍN-INGENIERÍA, S.A.**
Ctra. Madrid-Irún, Km. 244,8
09080 Burgos, ES

(72) Inventor/es: **Blanger, Vincent;**
Hamtache, Nordine y
Tronchon, Damien

(74) Agente: **Curell Suñol, Marcelino**

ES 2 351 044 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

Mecanismo de anclaje de un asiento en particular de un asiento de vehículo automóvil.

La presente invención se refiere a un mecanismo de anclaje para asiento de vehículo automóvil.

Numerosos vehículos automóviles están equipados con asientos amovibles. Para ello, los asientos están provistos de mecanismos de anclaje que aseguran el enclavamiento de un asiento sobre el suelo y que permiten desenclavar el asiento para extraerlo del vehículo.

Los documentos US-A-4.773.693 (que corresponden al preámbulo de la reivindicación 1) y DE- U1-299 12 439 muestran unos asientos que presentan un mecanismo de anclaje y de enclavamiento sobre un alambre de anclaje delantero y sobre un alambre de anclaje posterior.

El buen anclaje de un asiento amovible es un punto totalmente crítico en la seguridad del vehículo.

En efecto, en caso de anclaje defectuoso, el asiento puede despegarse del suelo cuando tiene lugar la aceleración o la desaceleración del vehículo con unas consecuencias potencialmente dramáticas para los pasajeros que están sentados sobre el asiento en cuestión, pero también para los otros pasajeros del vehículo.

Algunos asientos actuales pueden dar a un usuario la impresión de estar correctamente anclados mientras que en realidad están incorrectamente anclados.

En este contexto técnico, un objetivo de la invención es proponer un mecanismo de anclaje de un asiento sobre un suelo de vehículo automóvil que permita un anclaje que garantice un buen enclavamiento sin intervención de un usuario.

La invención se refiere a un mecanismo de anclaje de un asiento en particular de un asiento de vehículo automóvil que permite un enclavamiento del asiento sobre un alambre de anclaje delantero y sobre un alambre de anclaje posterior dispuesto en un suelo del vehículo y un desenclavamiento del asiento de los dos alambres, presentando el mecanismo de anclaje un pie delantero destinado a ser acoplado sobre el alambre de anclaje delantero y un pie posterior destinado a ser acoplado sobre el alambre de anclaje posterior, estando uno por lo menos de los pies delantero o posterior equipado con medios de enclavamiento. El mecanismo está caracterizado porque comprende además:

- unos medios de orientación que permiten posicionar según una dirección vertical del vehículo el asiento en una posición tal que el pie delantero descansa sobre el alambre de anclaje delantero y el pie posterior descansa sobre el alambre de anclaje posterior, y
- unos medios de detección de contacto con por lo menos un alambre de anclaje, provocando los medios de detección el disparo de medios de enclavamiento cuando tiene lugar el desplazamiento del asiento.

La invención propone así un mecanismo de anclaje cuya utilización es particularmente simple y segura. En efecto, el anclaje de un asiento equipado con el mecanismo según la invención se realiza según dos secuencias sucesivas. La primera secuencia prevé una aproximación vertical del asiento hacia los alambres de anclaje; esta aproximación está encuadrada por

unos medios de orientación que permiten asegurar un posicionado del asiento en una posición de espera en la cual el pie delantero y el pie posterior descansan respectivamente sobre el alambre de anclaje delantero y el alambre de anclaje posterior. Esta posición de espera es la previa necesaria para un enclavamiento correcto. La segunda secuencia prevé un desplazamiento longitudinal del asiento en el curso del cual unos medios de detección de contacto con por lo menos un alambre de anclaje tienen dos funciones: por una parte, controlan la presencia efectiva de alambre de anclaje y por otra parte, disparan el enclavamiento. Así, el enclavamiento sólo puede ser efectuado en presencia y sobre un alambre de anclaje. La invención elimina por tanto el riesgo de un disparo de los medios de enclavamiento en vacío que podría dar la ilusión de un enclavamiento correcto.

Las características complementarias enumeradas a continuación constituyen el objeto de las reivindicaciones subordinadas.

Según una forma de realización preferida de la invención, los medios de detección de alambre de anclaje comprenden un detector de alambre de anclaje móvil en rotación superpuesto a los medios de enclavamiento concebidos para, cuando tiene lugar un contacto con un alambre de anclaje, entrar en rotación desde una posición de no detección en la que el detector de alambre enmascara los medios de enclavamiento hacia una posición de detección en la que el detector de alambre de anclaje abre el acceso a los medios de enclavamiento y dispara los medios de enclavamiento.

Se ha previsto que los medios de enclavamiento comprendan un pestillo fijo y un pestillo móvil en rotación ideados para rodear un alambre de anclaje en una posición de enclavamiento del mecanismo, siendo la rotación del pestillo móvil mandada por el detector de alambre.

Para realizar la rotación del pestillo móvil, el detector de alambre presenta una superficie de detección superpuesta sobre el pestillo fijo y un resalte de mando ideado para cooperar con una escotadura practicada en el pestillo móvil con vistas a llevar el pestillo móvil hacia su posición de enclavamiento cuando tiene lugar la rotación del detector de alambre contra un alambre de anclaje.

Además, el mecanismo de anclaje comprende unos medios elásticos que actúan sobre el pestillo móvil y sobre el detector de alambre de anclaje con vistas a posicionar el detector de alambre de anclaje hacia su posición de no detección en la que el detector de alambre de anclaje enmascara el gancho y empuja el pestillo móvil hacia su posición de no enclavamiento.

El mecanismo de anclaje puede comprender así un resorte en horquilla que tiene por lo menos una espira prolongada por una primera rama que está retenida por un puente soportado por el detector de alambre de anclaje y por una segunda rama que se apoya sobre el pestillo móvil.

Para mandar el desenclavamiento, el mecanismo de anclaje comprende una empuñadura montada en pivote sobre un eje ligado al pestillo móvil por un dedo acoplado en una lumbrera practicada en el pestillo móvil.

La orientación del posicionado del mecanismo con respecto a los alambres de anclaje se puede realizar gracias al hecho de que el mecanismo de anclaje

comprende un tope posterior y un talón a nivel de su pie posterior y un plano a nivel del pie delantero.

Según una forma de realización, el mecanismo de anclaje comprende una platina que integra por lo menos uno de los elementos del grupo que comprende el pestillo fijo, el tope posterior, el talón, un eje de rotación del detector de alambre de anclaje, un eje de rotación del pestillo móvil, un tope de parada del pestillo móvil, y un pivote de parada del detector del alambre de anclaje.

Además, el mecanismo de anclaje comprende dos cárters laterales.

Está previsto que el cárter lateral sobre el cual está montada la empuñadura reciba una zona testigo que está enmascarada por la empuñadura cuando el mecanismo está enclavado sobre el alambre de anclaje.

Para su mejor comprensión, la invención se describe haciendo referencia al plano adjunto que representa, a título de ejemplo no limitativo, una forma de realización de un mecanismo de anclaje según esta.

La figura 1 es una vista en perspectiva de un asiento equipado con el mecanismo de anclaje según la invención,

las figuras 2 a 4 muestran en vista lateral el mecanismo en diferentes fases de anclaje sobre dos alambres de anclaje,

las figuras 5 a 9 representan según sus índices a y b el mecanismo de anclaje según la invención, respectivamente, en vista lateral y en vista lateral con retirada de un cárter lateral de protección en diferentes fases de anclaje y de desanclaje del asiento.

En el presente documento, se entiende por asiento, un equipo que tiene un asiento y un respaldo que puede acoger uno o varios pasajeros. En el ejemplo de la figura 1, se ha representado así un asiento con tres plazas que se denomina comúnmente banqueta.

Se precisa también que la descripción está realizada con respecto a un referencial cartesiano XYZ ligado a un vehículo, estando el eje X orientado en la dirección longitudinal del vehículo, el eje Y está orientado en la dirección transversal del vehículo y el eje Z está orientado en la dirección vertical del vehículo. Los términos en particular longitudinal, transversal, delante, detrás, anterior, posterior, vertical están definidos según este referencial.

La figura 1 muestra, en perspectiva, un ejemplo de asiento 2 equipado con el mecanismo de anclaje 1 según la invención.

El pliego de condiciones de numerosos vehículos prevé que los asientos puedan ser retirados del vehículo y reinstalados según las necesidades del usuario.

En el caso de un asiento voluminoso como el representado en la figura 1, la maniobra de extracción y de instalación del asiento puede ser delicada; esto puede presentar entonces un riesgo de enclavamiento incorrecto del asiento. Este riesgo de enclavamiento incorrecto se aplica a cualquier tipo de asiento, un asiento; ya sea de 1, 2 ó 3 plazas es, por naturaleza, un equipo voluminoso y pesado.

El asiento de la figura 1 presenta cuatro uniones al suelo. En el ejemplo representado solamente las uniones exteriores están equipadas con un mecanismo de anclaje 1 según la invención; los mecanismos de anclaje están acoplados en unos raíles 3 integrados en un suelo de un vehículo. De forma conocida, cada uno de los raíles 3 recibe dos alambres delantero 4a y posterior 4b. Los alambres 4a y 4b están dimensionados para transmitir al suelo los esfuerzos en particular de

deceleración a los cuales puede ser sometido el asiento.

El mecanismo de anclaje 1 tal como el ilustrado en las figuras presenta un conjunto de piezas móviles y estáticas que cooperan para asegurar el enclavamiento del asiento.

El mecanismo está alojado en una caja sustancialmente paralelepípedica. Esta caja puede comprender dos cárters 5 de chapas en los cuales los componentes del mecanismo de anclaje están insertados.

A nivel de su parte delantera, el mecanismo de anclaje 1 posee un pie delantero 7 que es fijo con respecto a los cárters 5.

El pie delantero 7 posee en su extremo un gancho 8 en forma general de C dimensionado de manera que se fije sobre el alambre de anclaje 4a situado en la parte delantera del raíl 3.

Debe observarse una disposición importante del pie de anclaje delantero 7 con la presencia de un plano 9 que se extiende en la horizontal desde el gancho 8 en C. La función de este plano 9 aparecerá más adelante en la descripción.

El pie posterior 10 del mecanismo de anclaje asegura el enclavamiento y el desenclavamiento del asiento y por tanto posee varias piezas móviles y una empuñadura 11 que permite que un usuario desenclave el asiento. Las figuras 5a y 5b hacen aparecer más especialmente la estructura del pie posterior 10.

De forma original, el pie posterior 10 del mecanismo de anclaje posee dos piezas móviles en pivote que están dispuestas entre los cárters 5.

El pie posterior 10 posee así un pestillo móvil 12 en rotación. El pestillo móvil 12 posee un cojinete y está montado de forma libre en rotación sobre un eje 13.

El pestillo móvil 12 posee tres zonas funcionales, a saber:

- una superficie de apoyo 14 que puede entrar en contacto con un alambre de anclaje 4b y que posee por tanto una concavidad correspondiente al diámetro del alambre de anclaje 4b,
- una escotadura 15, y
- una superficie de tope 16.

El pestillo móvil 12 presenta además una lumbrera 17 oblonga en arco de círculo.

Asociado al pestillo móvil 12, el pie posterior 10 posee un detector de alambre de anclaje 18. El detector de alambre de anclaje 18 es una pieza de chapa que posee un cojinete en el cual está acoplado un eje 19. El detector de alambre de anclaje 18 es por tanto una pieza móvil en rotación con respecto al eje 19.

Las zonas funcionales del detector de alambre de anclaje 18 son:

- una superficie de detección 20,
- un resalte de mando 22 cuyo perfil de anclaje es complementario del de la escotadura 15 del pestillo móvil 12, y
- un tope 23.

En cuanto a los elementos fijos que se encuentran en el interior de los dos cárters 5, además del pie delantero 7, se observa esencialmente la presencia de una platina 25, por ejemplo, de chapa recortada o embutida.

En el ejemplo ilustrado, la platina 25 agrupa va-

rios elementos funcionales que podrían, en una forma de realización del mecanismo, ser unos elementos autónomos.

Se encuentran así integrados en la platina 25:

- un pestillo fijo 27 en forma general de C,
- un tope posterior 28, y
- un talón 29.

El pestillo móvil 12 puede por tanto desplazarse en dirección al pestillo fijo 27 sobre un sector angular limitado por dos posiciones extremas, a saber una posición de enclavamiento y una posición de desenclavamiento.

Por enclavamiento, se entiende la creación de una unión fija entre el asiento y el vehículo; el desenclavamiento es la ruptura de esta unión fija bajo la iniciativa del usuario.

La platina 25 soporta asimismo los ejes 13 y 19 sobre los cuales giran el pestillo móvil 12 y el detector de alambre de anclaje 18.

La platina 25 está además equipada con un tope 38 que limita el desplazamiento angular del pestillo móvil 12 y con un pivote 35 que limita el desplazamiento angular del detector de alambre de anclaje 18.

Los diferentes elementos internos están tomados en sándwich entre los dos cárter 5.

El pestillo móvil 12 y el detector de alambre de anclaje 18 están unidos por un resorte 30 en horquilla. El resorte 30 en horquilla posee un enrollamiento de espiras y dos ramas 31 y 32. Una de las ramas 31 del resorte 30 está apoyada contra el pestillo móvil 12 mientras que la segunda rama 32 del resorte está retenida por un puente 33 que sobresale del detector de alambre de anclaje 18.

El pestillo móvil 12 está unido a la empuñadura 11 que se encuentra en el exterior del cárter lateral 5.

La empuñadura 11 está montada sobre un eje 34 alrededor del cual la empuñadura está libre en rotación. La empuñadura 11 posee una excrescencia 36 que soporta un dedo 37. El dedo 37 está acoplado en la lumbrera oblonga 17 del pestillo móvil 12.

El cárter lateral 5 posee un recorte 41 que permite que el dedo 37 unido a la empuñadura 11 alcance el pestillo móvil 12.

Las figuras 3a y 3b muestran el mecanismo en su estado no solicitado.

En este estado, el resorte en horquilla 30 solicita la rotación del detector de alambre de anclaje 18 hacia su posición de desenclavamiento, es decir hasta una posición extrema en la cual el tope 23 se apoya contra el pivote 35 soportado por la platina 25.

Debe observarse que el detector de alambre de anclaje 18 manda la posición angular del pestillo móvil 12 por el resalte 22; en efecto, cuando el pie posterior está en la posición ilustrada en la figura 3a, el resalte 22 mantiene el pestillo móvil apoyado contra el tope 38 soportado por la platina 25.

Se puede observar que, en esta posición, el pestillo fijo 27 está parcialmente obturado por el detector de alambre de anclaje 18.

Se debe observar, además, la presencia de una zona testigo 39 aplicada sobre el cárter lateral; esta zona testigo 39 puede, por ejemplo, estar coloreada.

La zona testigo 39 está situada sobre la trayectoria angular de la empuñadura 11, de manera que la zona testigo 39 puede ser enmascarada por la empuñadura

11 o puede ser dejada visible.

La parte complementaria del mecanismo de anclaje está empotrada en el suelo de un vehículo.

Se trata de raíles 3 cerrados en sus extremos. Los raíles 3 están dispuestos longitudinalmente en el suelo del vehículo y poseen dos alambres 4a y 4b generalmente orientados transversalmente con respecto al vehículo. Por alambre, se entiende un elemento metálico de sección circular susceptible de transmitir al suelo los esfuerzos mecánicos encajados por el asiento. La figura 2 es una vista parcial de un asiento del que solamente el mecanismo de anclaje está representado en aproximación a un raíl.

La figura 3 hace aparecer la primera fase de la secuencia de enclavamiento del mecanismo de anclaje sobre el raíl.

Se observa que el mecanismo de anclaje 1 descansa sobre los dos alambres 4a y 4b del raíl 3.

El mecanismo de anclaje no puede ocupar otra posición puesto que:

- a nivel del pie delantero 7, el plano 9 que prolonga el gancho delantero impide pasar por debajo del alambre de anclaje 4a delantero,
- a nivel del pie posterior 10, el tope posterior 28 de la platina queda a tope con la pared extrema del raíl 3 y el talón 29 permite asegurar que el pie delantero no ha pasado por encima del alambre de anclaje delantero.

La combinación de disposiciones referentes al pie delantero 7 -plano 9- y el pie posterior 10 -tope posterior 28 y talón 29- funciona a la manera de un orientador. En otros términos, el conjunto de estas disposiciones evita un error humano en el posicionado del asiento en los raíles.

En el ejemplo ilustrado, el asiento solo puede ser posicionado con respecto al suelo en una única posición que es generalmente la posición en la cual el asiento está dispuesto en el sentido de desplazamiento. Es posible prever que los medios de orientación permitan el posicionado del asiento en el sentido inverso de la marcha.

Se observa por tanto que la primera fase de posicionado del asiento consiste en un movimiento simple de colocación del asiento sobre los alambres 4a y 4b de cada raíl 3, como muestra la figura 3.

Las figuras 5a y 5b que corresponden a la figura 3 muestran el pie posterior 10 colocado sobre el alambre de anclaje posterior 4b del raíl.

La segunda fase de enclavamiento se realiza ejerciendo un empuje sobre el asiento en el sentido longitudinal.

Las figuras 6a y 6b permiten apreciar la manera en la que se realiza el acercamiento del pie posterior 10 sobre el alambre de anclaje posterior 4b del raíl.

En el curso del desplazamiento longitudinal del pie posterior, el detector de alambre de anclaje 18 queda a tope con el alambre de anclaje 4b. El alambre de anclaje 4b está fijo y, por consiguiente, el detector de alambre de anclaje 18 que es móvil en rotación bascula en el sentido antihorario. Las figuras 6a y 6b ilustran esta fase de anclaje.

La rotación del detector de alambre de anclaje 18 libera el acceso hacia el pestillo fijo 27 y simultáneamente se traduce por la rotación del pestillo móvil 12. En efecto, el resalte 22 del detector de alambre de anclaje 18 no mantiene ya el pestillo móvil 12 en su po-

sición elevada debido al pivotamiento del detector de alambre de anclaje 18.

En el curso de la rotación del pestillo móvil 12, el resalte 22 del detector penetra en la escotadura 15 del pestillo móvil 12. La rotación del pestillo móvil 12 tiene asimismo como efecto secundario arrastrar la empuñadura 11 hacia su posición en la que la empuñadura enmascara la zona testigo 39.

Así, aparece que la colocación de un asiento equipado con el mecanismo de anclaje según la invención se realiza con la combinación de dos movimientos:

- un primer movimiento de aproximación del asiento en unos raíles presentes en el suelo del vehículo; este primer movimiento está encuadrado por unos medios de orientación que hacen que un usuario no pueda posicionar el asiento de forma incorrecta,
- un segundo movimiento longitudinal del asiento; la particularidad del mecanismo según la invención se manifiesta en particular en esta fase puesto que es el contacto con el alambre de anclaje lo que dispara el enclavamiento. En otros términos, si el mecanismo de anclaje no se apoya contra el alambre, no se puede producir el enclavamiento. El riesgo de enclavamiento incorrecto está por tanto totalmente eliminado.

Se puede precisar asimismo que el mecanismo de anclaje según la invención está naturalmente en su posición no enclavada. En ausencia de contacto de un alambre de anclaje con el detector de alambre de anclaje 18, el mecanismo se coloca automáticamente en su posición de no enclavamiento. Así, en caso de mala introducción o en caso de retirada y después reinserción del mecanismo, éste se “reinicializa” adoptando de nuevo su posición de desenclavamiento.

Las figuras 7a y 7b muestran el mecanismo de anclaje en posición de enclavamiento. Se observa en la figura 7a la empuñadura 11 que enmascara la zona testigo 39 lo cual indica al usuario que el enclavamiento es correcto. La figura 7b hace aparecer el alambre de anclaje 4b tomado en sándwich entre el pestillo fijo 27 y el pestillo móvil 12. Para prevenir

cualquier riesgo de ruido, el detector de alambre de anclaje no está en contacto con el alambre de anclaje 4b.

La operación de desenclavamiento está ilustrada más especialmente en las figuras 8a, 8b y 9a, 9b.

En un primer tiempo, el usuario ejerce una tracción sobre la empuñadura 11, como se ha representado por la flecha de la figura 8a.

La figura 8b muestra la posición del pestillo móvil 12 que está unido a la empuñadura 11. El pestillo móvil 12 no bloquea ya el alambre de anclaje 4b; en esta posición, el alambre de anclaje 4b, sin embargo, impide la subida del detector de alambre de anclaje 18 que es solicitado por el resorte en horquilla 30.

Se puede precisar que en esta posición del mecanismo si el usuario deja de ejercer una tracción sobre la empuñadura 11, el mecanismo adopta de nuevo su posición de enclavamiento.

En contrapartida, si el usuario prosigue su tracción sobre la empuñadura 11, arrastra entonces el asiento longitudinalmente hacia atrás.

El retroceso del asiento hace que el detector de alambre de anclaje se libere del alambre de anclaje 4b y gire bajo el efecto del resorte 30 hasta su posición extrema en la cual el detector 18 está a tope con el pivote 35. El resalte de mando 22 del detector pasa impide entonces la rotación del pestillo móvil 12. En esta posición, representada en la figura 9b, el pestillo móvil 12 es mantenido en su posición desenclavada y la empuñadura 11 es también mantenida en su posición desenclavada que deja aparecer la zona testigo 39 de su desenclavamiento.

Evidentemente, la invención no está limitada a la forma de realización descrita más arriba a título de ejemplo no limitativo, sino que abarca por el contrario todas sus formas de realización, si están comprendidas en el marco de la invención tal como se define por las reivindicaciones.

Así, las funciones que en el ejemplo ilustrado en las figuras 1 a 9, están montadas sobre el pie posterior podrían también encontrarse montadas sobre el pie delantero. Podría también estar previsto dotar al asiento de medios de detección de alambre de anclaje sobre el pie delantero y sobre el pie posterior.

REIVINDICACIONES

1. Mecanismo de anclaje (1) de un asiento, en particular de un asiento de vehículo automóvil, que permite un enclavamiento del asiento sobre un alambre de anclaje (4a) delantero y sobre un alambre de anclaje posterior (4b) dispuesto en un suelo del vehículo y un desenclavamiento del asiento de los dos alambres, presentando el mecanismo de anclaje un pie delantero (7) destinado a ser acoplado sobre el alambre de anclaje delantero (4a) y un pie posterior (10) destinado a ser acoplado sobre el alambre posterior (4b), estando por lo menos uno de los pies delantero o posterior equipado con medios de enclavamiento,

caracterizado porque el mecanismo comprende:

- unos medios de orientación que permiten posicionar según una dirección vertical del vehículo el asiento en una posición tal que el pie delantero descansa sobre el alambre de anclaje delantero (4a) y el pie posterior descansa sobre el alambre de anclaje posterior (4b), y
- unos medios de detección de contacto con por lo menos uno de los alambres de anclaje delantero (4a) o posterior (4b), provocando los medios de detección el disparo de medios de enclavamiento cuando tiene lugar el desplazamiento del asiento en una dirección longitudinal del vehículo.

2. Mecanismo de anclaje según la reivindicación 1, **caracterizado** porque los medios de detección de alambre de anclaje comprenden un detector de alambre (18) móvil en rotación superpuesto a los medios de enclavamiento ideados para, cuando tiene lugar un contacto con un alambre de anclaje, entrar en rotación desde una posición de no detección en la que el detector de alambre (18) enmascara los medios de enclavamiento hacia una posición de detección en la que el detector de alambre (18) abre el acceso a los medios de enclavamiento y dispara los medios de enclavamiento.

3. Mecanismo de anclaje según la reivindicación 2, **caracterizado** porque los medios de enclavamiento comprenden un pestillo fijo (27) y un pestillo móvil (12) en rotación ideados para rodear un alambre de anclaje (4a ó 4b) en una posición de enclavamiento del mecanismo, siendo la rotación del pestillo móvil (12) mandada por el detector de alambre (18).

4. Mecanismo de anclaje según la reivindicación 3, **caracterizado** porque el detector de alambre (18) presenta una superficie de detección (20) superpuesta

sobre el pestillo fijo (27) y un resalte de mando (22) ideado para cooperar con una escotadura (15) practicada en el pestillo móvil (12) con vistas a llevar el pestillo móvil (12) hacia su posición de enclavamiento cuando tiene lugar la rotación del detector de alambre (18) contra un alambre de anclaje (4).

5. Mecanismo de anclaje según una de las reivindicaciones 3 a 4, **caracterizado** porque comprende unos medios elásticos que actúan sobre el pestillo móvil (12) y sobre el detector de alambre de anclaje (18) con vistas a posicionar el detector de alambre de anclaje (18) hacia su posición de no detección en la que el detector de alambre de anclaje (18) enmascara el pestillo fijo (27) y empuja el pestillo móvil (12) hacia su posición de no enclavamiento.

6. Mecanismo de anclaje según la reivindicación 5, **caracterizado** porque comprende un resorte en horquilla (30) que tiene por lo menos una espira prolongada por una primera rama (31) que es retenida por un puente (33) soportado por el detector de alambre de anclaje (18) y por una segunda rama (32) que se apoya sobre el pestillo móvil (12).

7. Mecanismo de anclaje según una de las reivindicaciones 1 a 6, **caracterizado** porque comprende una empuñadura (11) montada en pivote sobre un eje (34) unido al pestillo móvil (12) por un dedo (37) acoplado en una lumbrera (19) practicada en el pestillo móvil (12).

8. Mecanismo de anclaje según una de las reivindicaciones 1 a 7, **caracterizado** porque comprende un tope posterior (28) y un talón (29) a nivel de su pie posterior (10) y un plano (9) a nivel del pie delantero (7).

9. Mecanismo de anclaje según una de las reivindicaciones 1 a 8, **caracterizado** porque comprende una platina (25) que integra por lo menos uno de los elementos del grupo que comprende el pestillo fijo (27), el tope posterior (28), el talón (29), un eje de rotación (19) del detector de alambre de anclaje (18), un eje de rotación (13) del pestillo móvil (12), un tope (38) de parada del pestillo móvil (12), y un pivote (35) de parada del detector de alambre de anclaje (18).

10. Mecanismo de anclaje según una de las reivindicaciones 1 a 9, **caracterizado** porque comprende dos cárteres laterales (5).

11. Mecanismo de anclaje según la reivindicación 10, **caracterizado** porque el cárter lateral sobre el cual está montada la empuñadura (11) recibe una zona testigo (39) que es enmascarada por la empuñadura cuando el mecanismo está enclavado sobre el alambre de anclaje (4a ó 4b).

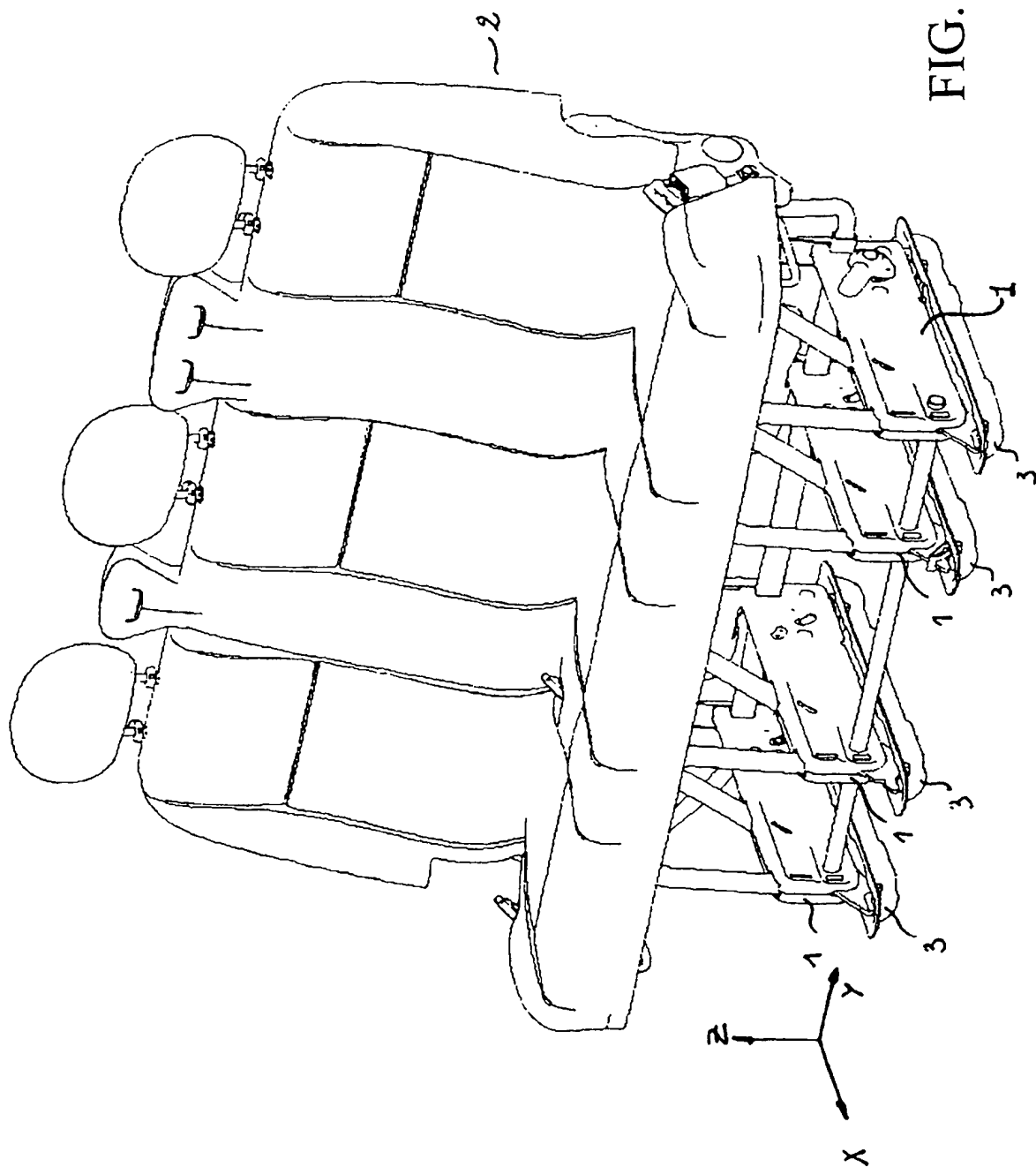
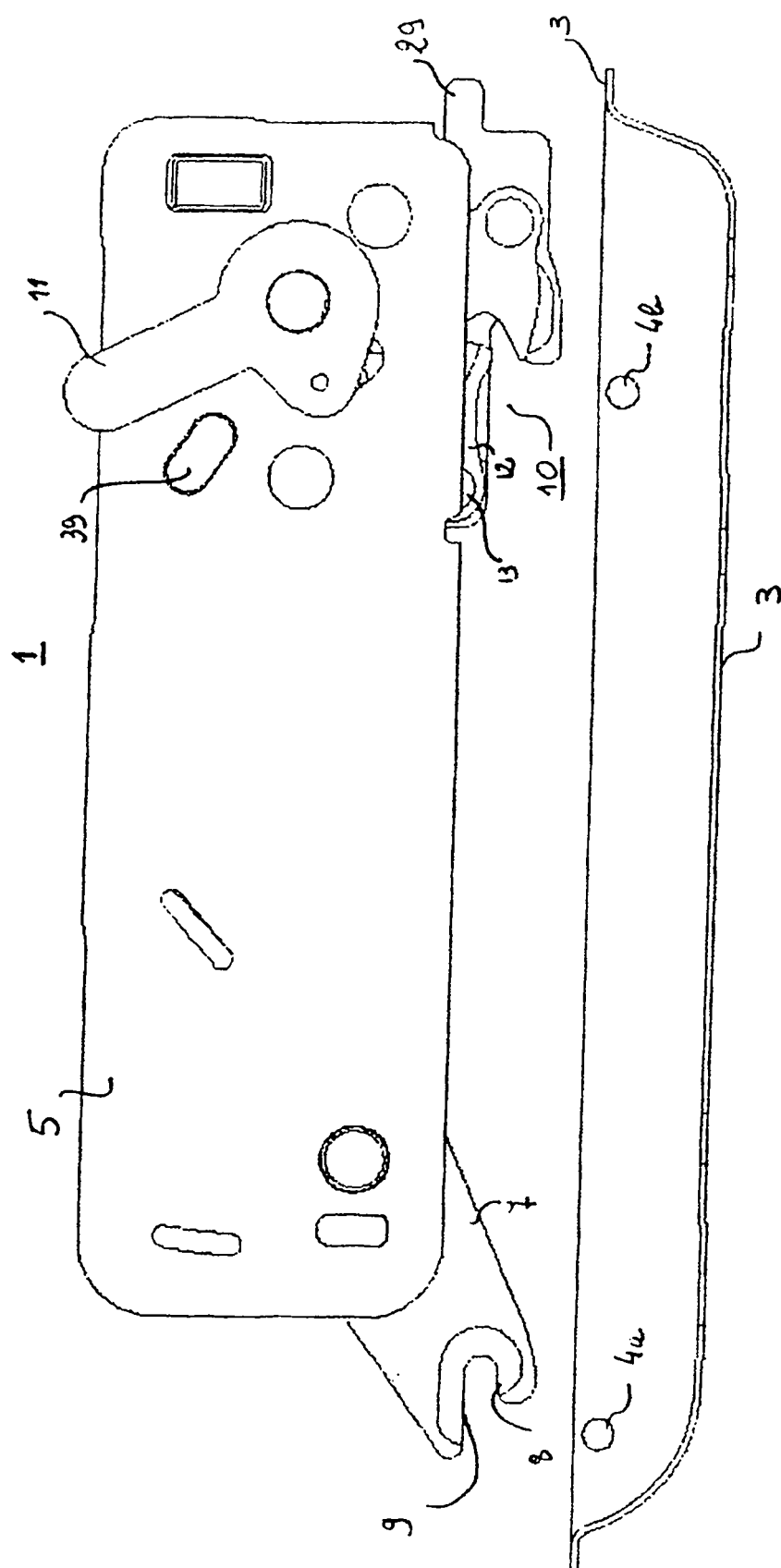


FIG. 1



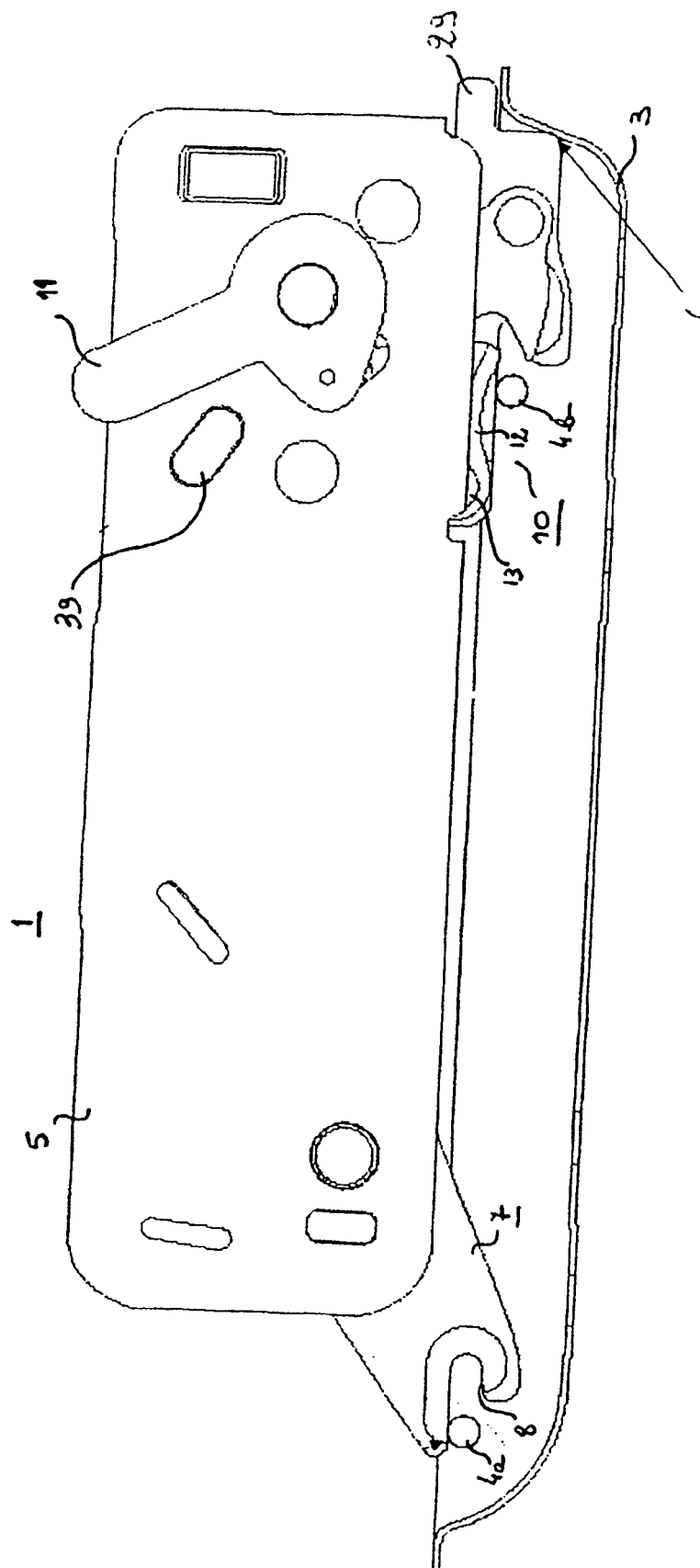


FIG. 3

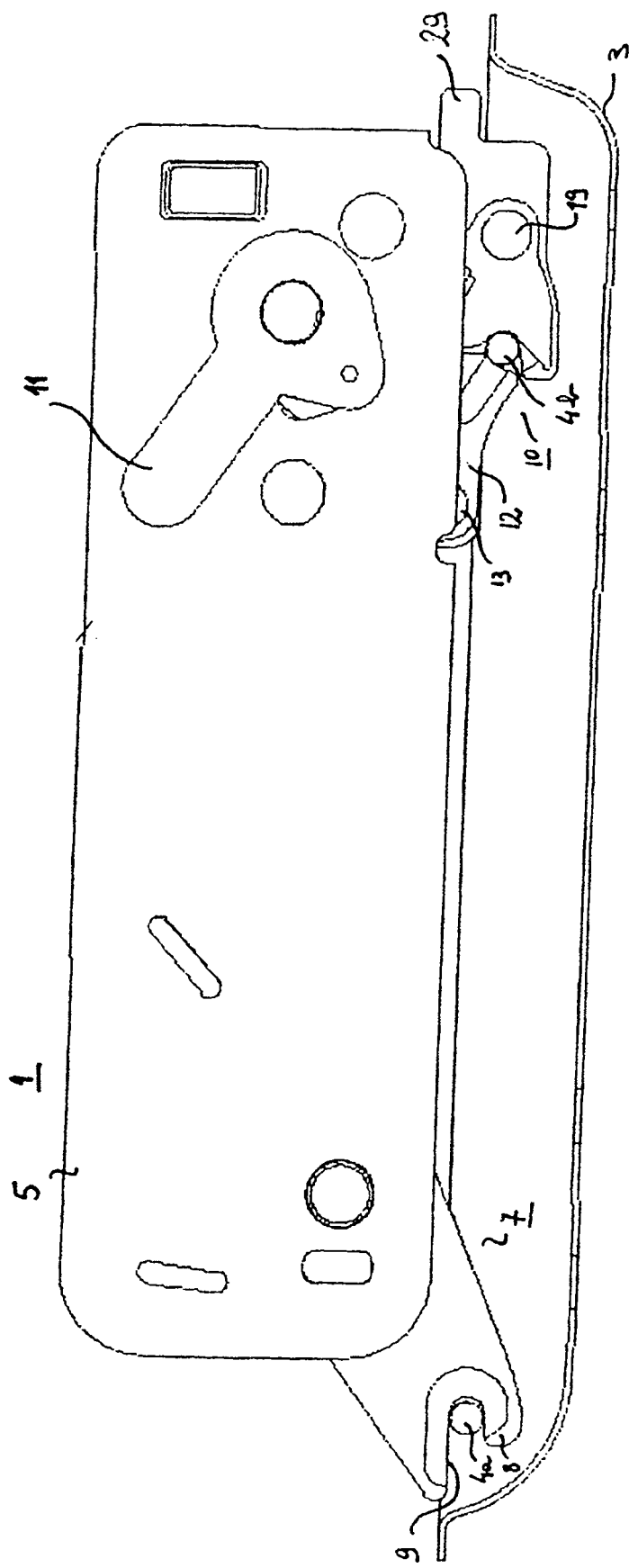


FIG. 4

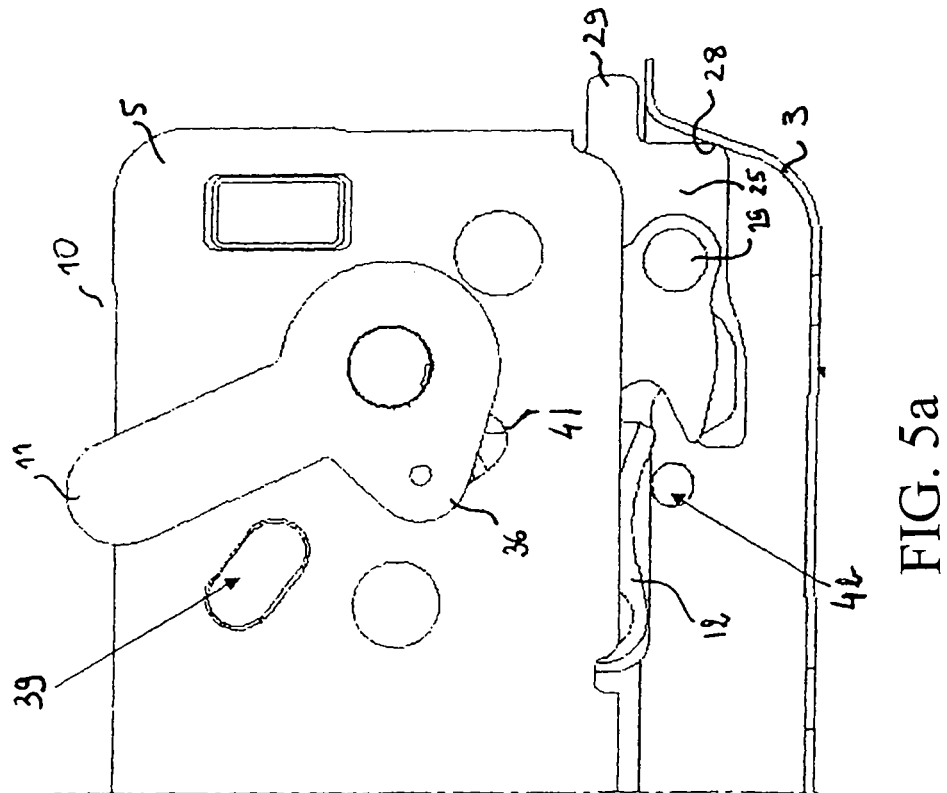


FIG. 5a

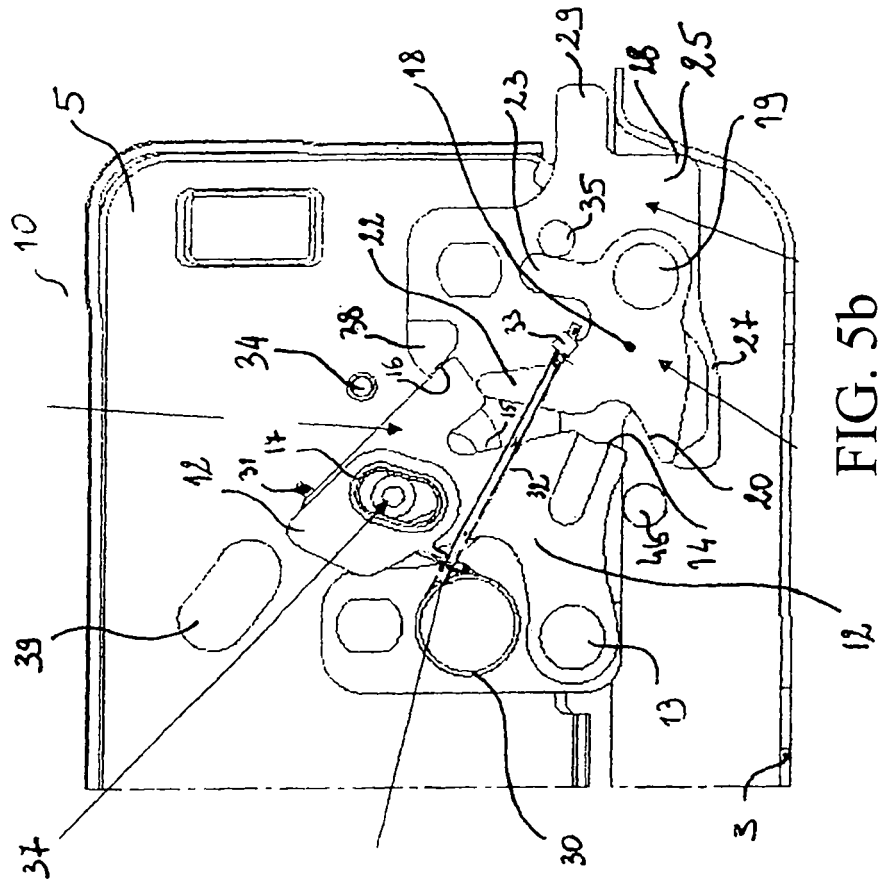


FIG. 5b

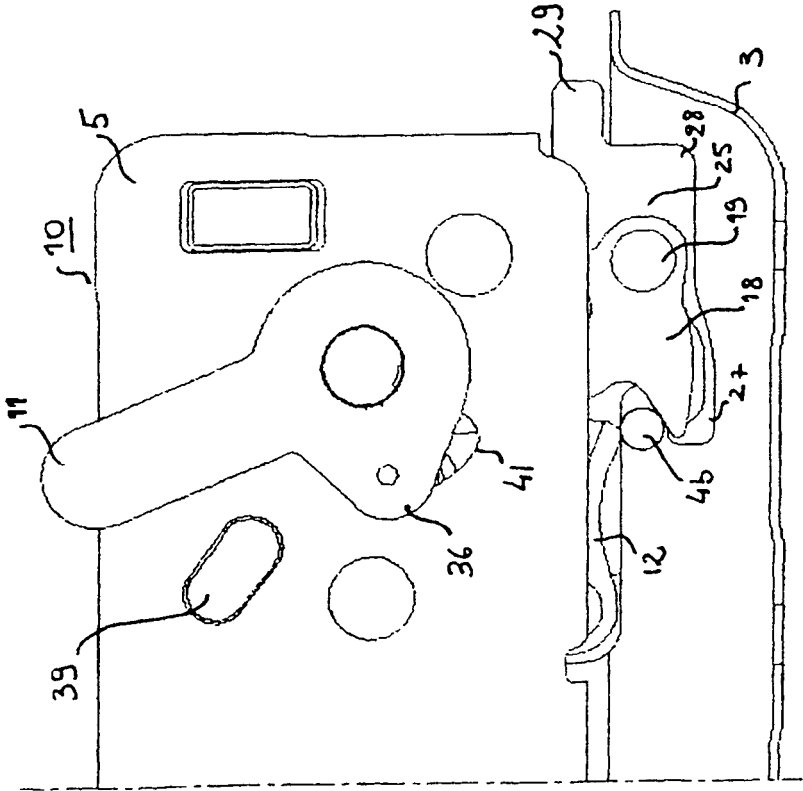


FIG. 6a

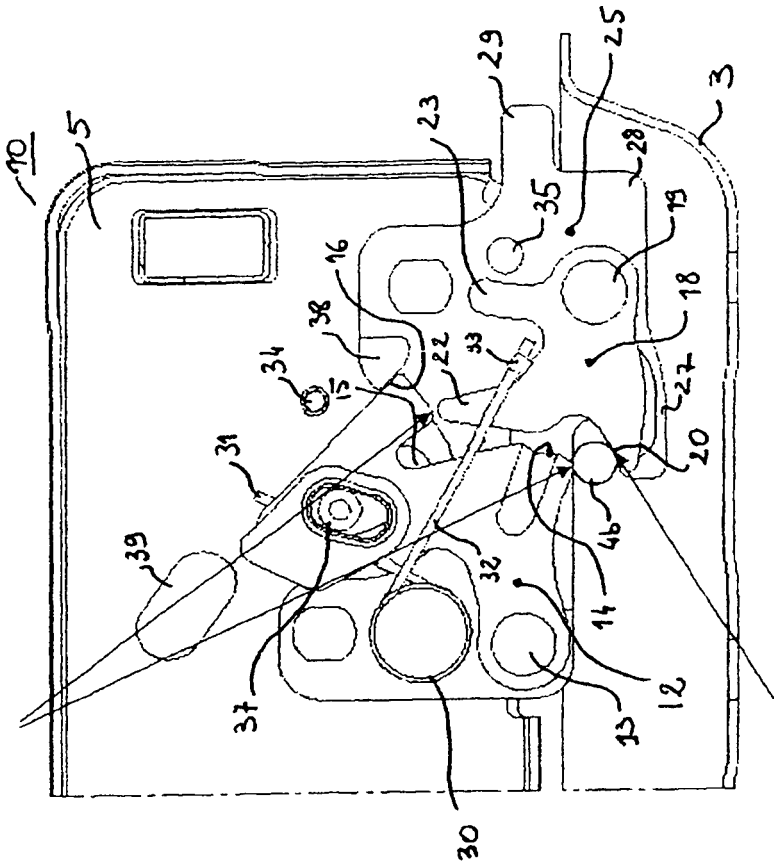


FIG. 6b

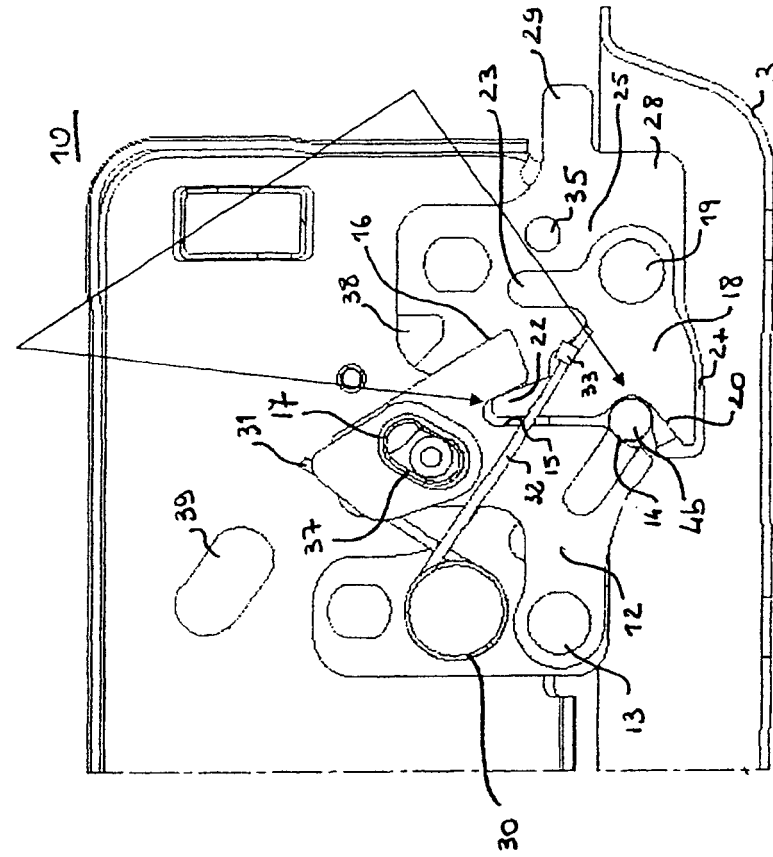


FIG. 7a

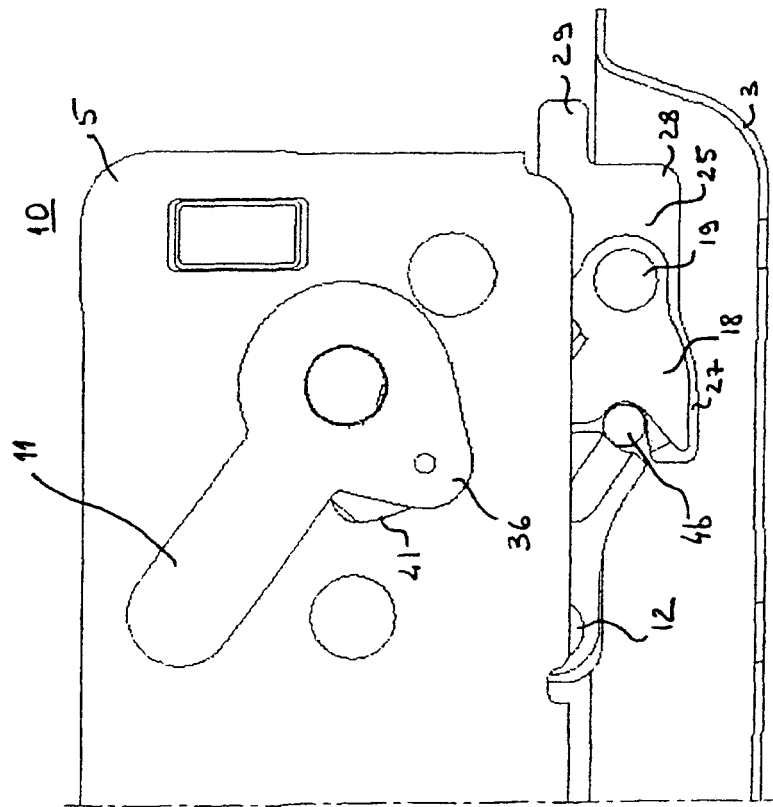


FIG. 7b

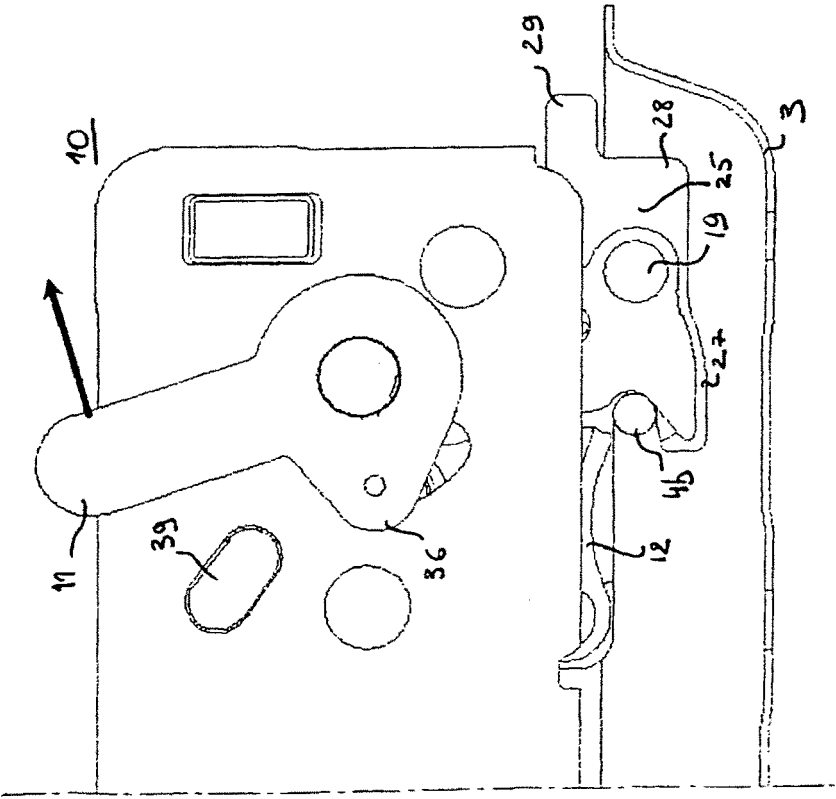


FIG. 8a

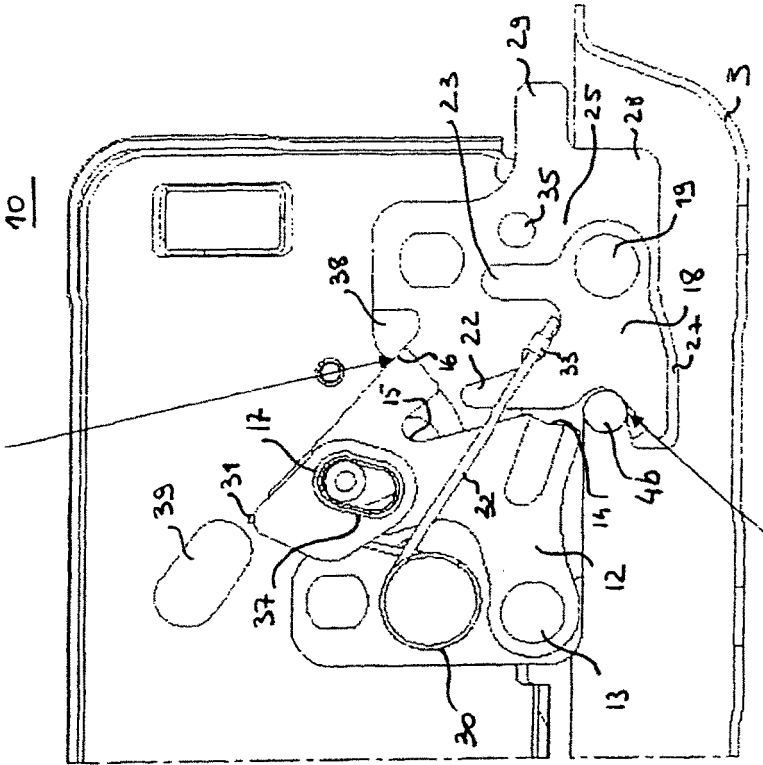


FIG. 8b

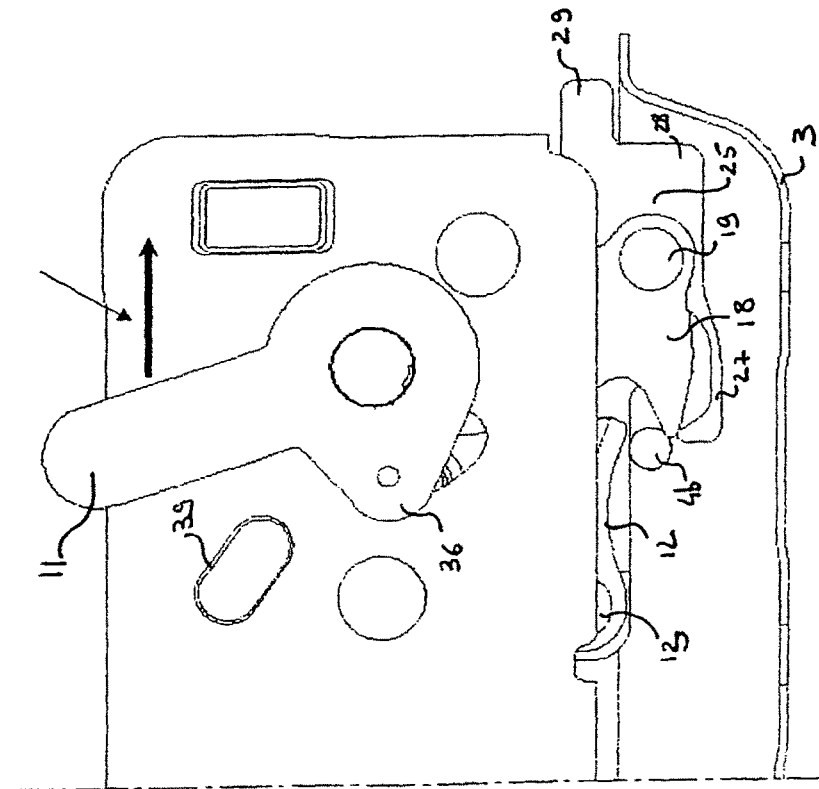


FIG. 9a

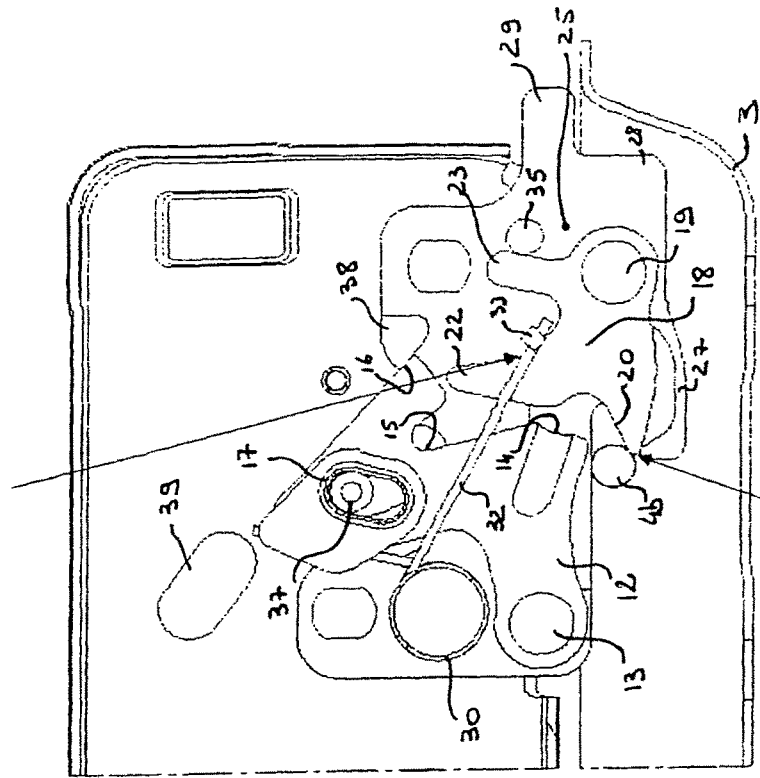


FIG. 9b