

28485

3 NOV



M O D E L O D E U T I L I D A D

que, por veinte años, se solicita, como de propia y nueva invención, a favor de D. RAMÓN PIÑOL GERMAIN, de nacionalidad española y domiciliado en Lérida, y cuyo Modelo ha de recaer sobre "SUSPENSIÓN FLOTANTE PARA ASIENTOS DE VEHÍCULOS".

~~~~~

M e m o r i a     d e s c r i p t i v a

-----

El presente registro de Modelo de Utilidad - tiene por objeto garantizar la explotación exclusiva, en todo el Territorio Nacional, Colonias y Protectorado, de una suspensión folante para asientos



5. de vehículos, tal y como se describe a continuación y se representa gráficamente, a modo de ejemplo, en el plano adjunto.

En el mencionado plano, presentado en forma y tamaño reglamentarios (modelo doble: treinta y uno por cuarenta y dos centímetros), se han dibujado -

10. las cinco figuras que se indican a continuación, en las cuales se han señalado los elementos que también se citan:

15. Figura 1 = Vista en alzado de las piezas principales de esta suspensión, o sea de las que efectúan la función de "muelles".

Figura 2 = Vista en corte de la misma pieza según figura 1.

20. Figura 3 = Vista en alzado de los tubos de acero que ejercen la función de casquillo de las piezas de la figura 1.

Figura 4 = Base de sustentación del asiento, en la que aparecen soldadas en sus ángulos las piezas de la figura 1 (Vista en perspectiva).

25. Figura 5 = Asiento propiamente dicho, que lleva soldados en sus cuatro extremos los tubos de la figura 3.

Los elementos o partes marcados en dichas figuras son:

30. A = Tubo de acero.

B = Abertura vertical de -A-.

C = Tapón superior roscado a -A-, con sujeción roscada interior para un extremo del muelle superior -C-.

35. D = Tapón inferior roscado a -A-, con suje-

*[Handwritten signature]*

28485

- tres -



ción roscada interior para un extremo del muelle inferior -H-.

40. E = Pieza montada entre ambos muelles -G- y -H-, con sujeción roscada de los otros extremos de éstos.

F = Orificio practicado en el centro de la - pieza -E-, por el cual se hará pasar el tornillo de fijación.

G = Muelle superior, de tracción.

45. H = Id. inferior, de compresión.

Im = Tubo de acero, casquillo de -A-.

I' = Abertura inferior de -I-.

J = Orificio para paso del tornillo de fijación.

50. K = Base de sustentación del asiento.

L = Puente de acero, izquierdo, soldado en la parte baja de la base -K-.

L' = Id. id. derecho.

M = Fijación del puente -L- al piso.

55. M' = Id. id. id. -L'- id. id.

N = Chassis del asiento.

PREÁMBULO:

60. Es evidente que no se disfruta hoy en día, en los viajes por carretera, del confort y comodidad que exige la vida moderna. Los grandes ómnibus de servicio público dejan en este aspecto mucho que de sear. Debido a su gran peso han de montarse sobre muelles o ballestas muy fuertes, de forma que no hay amortiguadores suficientemente resistentes y sensibles al propio tiempo para dar a los mismos  
65. una suspensión similar a la de los vehículos peque-



ños o turismos.

70. En los lujosos ómnibus modernos se ha querido subsanar este inconveniente mediante mullidos asientos que, al sentarse en los mismos, dan la sensación de gran comodidad. Así es mientras el vehículo permanece parado o bien circula a poca velocidad o por carreteras muy bien conservadas y sin ondulaciones. Cuando estas condiciones, por cierto muy poco frecuentes, desaparecen es cuando se aprecia la necesidad de otra clase de asientos que proporcionen verdadera comodidad, porque si una clase de asientos son excesivamente duros, otros, más o menos mullidos, mueven al viajero como si fuera un pelele.
75. Como quiera que la mullidez reside únicamente en la parte baja del asiento, el viajero, en su continuo subir y bajar, mantiene un incómodo y constante frotamiento con el respaldo, que permanece fijo; con esto, además de su incomodidad, se arrugan o estropean los vestidos o trajes. La lectura en estas condiciones es asimismo sumamente incómoda, ya que, al permanecer los brazos inmóviles apoyados en los descansabrazos, se provoca un movimiento en el libro o periódico que se intenta leer, que obliga muy pronto al lector más empedernido a cesar en la lectura. Todavía los inconvenientes descritos son poca cosa si los comparamos con los que se sufren cuando en un largo desplazamiento, rendidos por la fatiga o el sueño, intentamos dormir; el cuerpo sube y baja por efecto de la contracción y expansión de los muelles del asiento; sin embargo, el respaldo, sobre el que se apoya la cabeza, permanece fijo, de
- 80.
- 85.
- 90.
- 95.

28485

NOV.



100. modo que toda ondulación del piso de la carretera provoca una serie de golpes del citado respaldo contra la cabeza, imposibilitándonos de dormir y ha-ciéndonos acabar incluso medio mareados y con la sensación de haber sido vapuleados.

105. Estos inconvenientes, comprobados sin duda alguna por todo aquél que haya viajado en ómnibus, fueron los que hicieron al solicitante de esta Pa-tente pensar en la conveniencia de un nuevo sistema de asientos que hiciera más gratos estos viajes.

110. Desde un principio consideró la necesidad de supri-mir la mullidez de la parte baja y construir un sis-tema de asiento "flotando" sobre muelles, es decir, buscar la amortiguación del conjunto, o sea, asien-to, respaldo y cuerpo del viajero a un tiempo, con lo que se evitarían todos los inconvenientes cita-dos en el párrafo anterior.

115. Después de diversos estudios llegó el intere-sado a la conclusión del sistema de suspensión flo-tante para asientos de vehículos que más adelante se describe. Su aplicación es factible lo mismo a ómnibus que a vagones de ferrocarril o cualquier

120. otro vehículo; puede utilizarse para uno o varios asientos y dar a éstos la forma que la disposición del vehículo requiera. Se basa simplemente en unos tubos de acero en cuyo interior van montados unos muelles que actúan como amortiguadores. Se obtendrá

125. con ello, sin duda alguna, una mayor comodidad, y, si bien por una parte el coste del armazón del - asiento resultará un tanto más caro, por otra parte en el tapizado se obtendrá un positivo ahorro al re



- ducir el tamaño del asiento y poder suprimir los muelles de los mismos; bastarán unos simples flejes de acero fijados directamente en el mismo armazón metálico mediante pequeños muelles o resortes, recubriéndolos con una ligera cantidad de crin o lana y tapizarlos seguidamente. En el caso de querer obtener una mayor comodidad, se podrá sustituir el orin o lana por goma esponjosa, con lo cual se logrará el máximo confort.

DESCRIPCIÓN:

- El elemento principal de esta suspensión lo constituyen unos porta-muelles (figs. 1 y 2) formado cada uno por un tubo de acero -A- en cuyas bocas lleva sendos tapones roscados -C- y -D- que, por su parte interior, llevan una prolongación de menor diámetro roscada; en la del tapón superior -C- rosca el extremo de un muelle de tracción -G- y en la del tapón inferior -D- rosca el extremo de un muelle de compresión -H-. Los otros extremos de ambos muelles roscan, respectivamente, en las prolongaciones roscadas de que dispone una pieza colocada entre ambos -E-, la cual puede deslizarse de arriba a abajo en el interior del tubo, y lleva un orificio -F- por el cual se hace pasar un tornillo de fijación a un casquillo, del que hablaremos seguidamente, deslizamiento y fijación que son permitidos por una ranura vertical -B- de que vá provisto el tubo -A-.

Dichos porta-muelles van soldados (según puede apreciarse en la figura 4) en los ángulos exter-

*Barra*



160. nos de una base de sustentación -K-, montada sobre puentes de acero -I- y -L'- que se fijan -M- y -N'- al piso del vehículo.

165. Otro elemento de este sistema son unos casquillos (figura 3), cada uno de los cuales consiste simplemente en un tubo de acero -I-, de diámetro interior ligeramente superior al exterior de los tubos porta-muelles, que se sueldan en los ángulos de la parte baja del armazón del asiento (ver figura 5) coincidiendo con aquéllos, ya que tienen que entrar en ellos (por lo cual su parte inferior -I'- va abierta) fijándose a los mismos por el tornillo antes citado que pasa por un orificio -J- practicado en dicho casquillo -I- y entra en el otro orificio -F- de los porta-muelles.

*Handwritten signature or scribble on the left margin.*

175. VENTAJAS:  
No se precisan muelles en espiral para el tapizado, obteniéndose una positiva economía en jornales, muelles y cuero u otro material de tapicería. La simplicidad conseguida en la línea de los asientos hace a éstos más ligeros y esbeltos.

180. Las partes en contacto con el viajero, sin ser mullidas, dan la suficiente blandura para resultar cómodas; de esta forma, podrá viajar, dormir y leer tranquilamente cual si se flotara, evitándose los inconvenientes que ofrecen los asientos que actualmente se construyen.

185. Merece destacarse la simplicidad de esta suspensión, que hace resultar sumamente económica su construcción, haciéndola aplicable lo mismo a los vehículos más lujosos que a los más modestos. El

28485



- ocho -

190. cuidado que requiere es escaso y las posibilidades de averías practicamente nulas.

VARIOS:

195. Tanto los materiales a emplear, como la forma, dimensiones y disposición de los elementos y del conjunto, son susceptibles de variar, siempre que este cambio no altere la esencia del invento.

200. Los términos en que queda redactada esta Memoria son cierto y fiel reflejo de lo que se pretende patentar, debiéndose tomar en sentido amplio, nunca en limitativo.

El interesado se reserva el derecho a obtener los oportunos registros complementarios por las mejoras que la práctica le aconseje.

\*\*\*\*\*

205. N O T A D E R E I V I N D I C A C I O N E S

- - - - -

210. Se reivindica, como de propia y nueva invención, a favor de D. RAMÓN PIÑOL GERMAIN, de nacionalidad española y domiciliado en Lérida, Calle del Comandante Baignet, número 8, por los extremos siguientes:

PRIMERO = Por una suspensión flotante para asientos de vehículos, que se caracteriza porque el

28485

- nueve -



215. elemento principal lo constituyen unos porta-muelles, formado cada uno por un tubo de acero en cuyas bocas lleva sendos tapones roscados que, por su par interior, van provistos de una prolongación roscada, de menor diámetro, de las cuales, en la del tapón superior rosca el extremo de un muelle de tracción y en la del inferior el extremo de un muelle de compresión.

220. SEGUNDO = Por la misma suspensión flotante para asientos de vehículos, a que nos hemos referido en la anterior reivindicación, que se caracteriza también porque los otros extremos de los dos muelles citados roscan, respectivamente, en unas prolongaciones roscadas de que dispone una pieza colocada entre ambos, la cual puede deslizarse de arriba a abajo en el interior del tubo y lleva un orificio, por el cual se hace pasar un tornillo de fijación a un casquillo, del que hablaremos seguidamente, - deslizamiento y fijación que son permitidos por una ranura vertical de que vá provisto el citado tubo.

225. TERCERO = Por la misma suspensión flotante para asientos de vehículos, a que nos hemos referido en las dos anteriores reivindicaciones, que se caracteriza también porque dichos porta-muelles van soldados en los ángulos externos de una base sustentadora, montada sobre puentes de acero que se fijan al piso del vehículo.

230. CUARTO = Por la misma suspensión flotante para asientos de vehículos, a que nos hemos referido en las tres anteriores reivindicaciones, que se caracteriza también porque otro de sus elementos son

*Ramiro*

28485

- diez -



245. unos casquillos, cada uno de los cuales consiste en un tubo de acero, de diámetro interno ligeramente superior al exterior de los tubos porta-muelles, cu yos casquillos se sueldan bajo los ángulos de la parte inferior del armazón del asiento, coincidiendo con aquéllos, ya que tienen que entrar en ellos (por lo cual su parte inferior va abierta) fijándose a los mismos por el tornillo antes citado, que pasa por un orificio practicado en dicho casquillo y entra en el otro orificio del porta-muelles correspondiente.
- 250.
- 255.

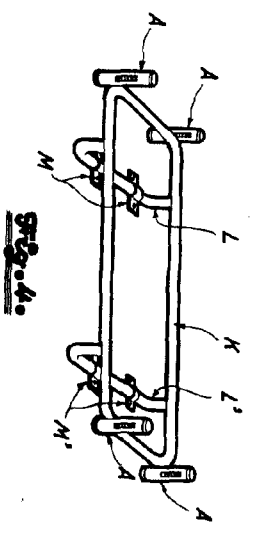
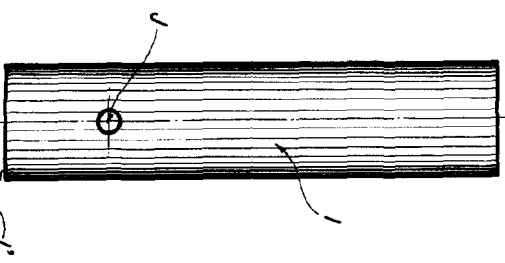
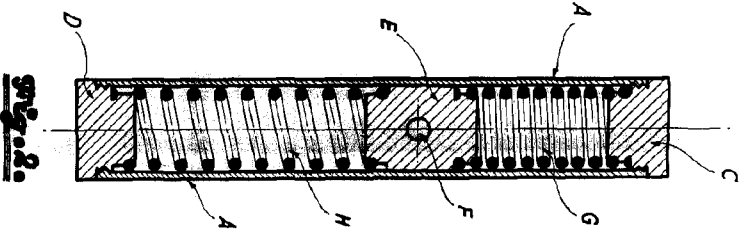
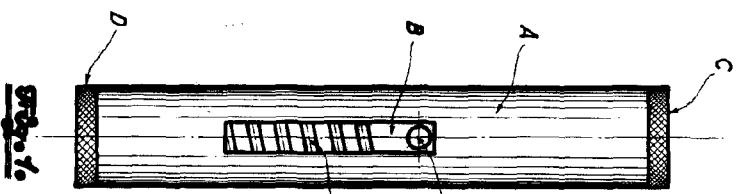
QUINTO = Por una "SUSPENSIÓN FLOTANTE PARA ASIENTOS DE VEHÍCULOS".

Tal y como queda descrito y para los fines es pecificados.

260. Esta Memoria consta de diez hojas, foliadas y mecanografiadas por una sola cara, con otra de planos, en tamaño y forma reglamentarios, para mejor comprensión.

265. Madrid, a quince de Agosto de mil novecientos cincuenta y uno.

ARD



Erfinder: Hermann  
Merkel, in Mannheim a. S. 4. 9576

