



31 747

3 17 47

PATENTE
DE
MODELO DE UTILIDAD
por 20 años

a favor de Don Manuel BIELSA BELTRAN
de nacionalidad española
residente en BOLTANA (Huesca) calle San Pablo, nº 4
por:

"UN ASIENTO PERFECCIONADO PARA AUTOMÓVILES"

MEMORIA DESCRIPTIVA

Los actuales asientos o butacas para los automóviles, a pesar de su aparente confort, no tienen establecidas sus líneas o curvatura de los apoyos de acuerdo con los cánones de la anatomía humana y de ahí que, particularmente en viajes largos, el cuerpo acuse un cansancio que en gran parte, aunque insensiblemente, es debido a su inadecuada curvatura.

Otro defecto de los asientos actuales consiste en que, para dar a los mismos una mayor apariencia de confort tienen en general su parte posterior construida en forma muy volumino-



5. Sa lo cual, claro está, además de no beneficiar en nada a la comodidad, ocasiona una apreciable reducción del espacio útil que, a su vez, se traduce en una limitación de los movimientos para el pasajero o pasajeros del asiento posterior y en una reducción de la capacidad de la caja portamaletas.

10. El recurrente, basándose en el estudio de los puntos de apoyo naturales del cuerpo humano, ha establecido un nuevo tipo de asiento en el que el factor comodidad ha sido científicamente estudiado y, suprimiéndose las partes imperantes, se logra aumentar notablemente el espacio útil de la carrocería con evidente beneficio tanto de los pasajeros como de la capacidad de la caja o cofre portaequipajes.

15. A continuación pasa a describirse a título de ejemplo, sin carácter limitativo, un caso de ejecución práctica del objeto de la invención, el cual para mayor facilidad interpretativa se acompaña de una hoja de dibujos en la que:

Fig. 1, representa vista en alzado y longitudinalmente una carrocería provista de asientos conforme al invento.

20. Fig. 2, representa, con fines comparativos, la misma carrocería provista de asientos del tipo actual.

Fig. 3, es una representación de las partes que constituyen los apoyos naturales del cuerpo humano.

Fig. 4, es una vista en perspectiva del mismo asiento de la Fig. 1.

25. Fig. 5, representa la transformación en salón de un automóvil dotado de los asientos objeto de la presente Memoria, y

Fig. 6, representa una transformación en cama o camas que también se logra potestivamente con los mismos sillones de la invención.

30. Consiste el asiento que pasa a describirse en disponer



entre dos armaduras (1), preferiblemente de tubo de acero, un asiento (2) propiamente dicho y un respaldo (3).

El asiento (2) propiamente dicho consiste en un bastidor (4) sobre el que hay dispuesta la guarnición acolchonada del mismo constituida por muelles, goma porosa u otro producto o compuesto afín la cual se halla revestida o tapizada con piel o con cualquier otro producto o tejido, natural o sintético, similar.

El respaldo (3) está compuesto preferiblemente de los mismos órganos que el asiento (2), siendo también igual, con preferencia, el material del revestimiento. El punto de tangencia de este respaldo se halla situado a la altura de la espalda, Fig. 1, por ser éste uno de los puntos naturales de apoyo del cuerpo humano y no a la altura de los riñones, Fig. 2, como es habitual en los vehículos actuales.

El asiento (2) y el respaldo (3) forman dos cuerpos independientes los cuales se fijan a la armadura (1) por medio de herrajes, tornillos, bridas o cualquier otro procedimiento u órgano adecuado. Gracias a esta disposición, queda formado entre la cara vertical posterior del cuerpo del asiento (2) y la cara inferior del respaldo (3) una cavidad transversal que permite a los pasajeros mover las piernas con entera libertad.

La caja portaequipajes (5) se beneficia igualmente de la cavidad existente detrás del asiento posterior quedando su espacio útil, como puede apreciarse comparativamente en las Figs. 1 y 2, notablemente aumentado.

Facultativamente, los dos cuerpos que constituyen el asiento (2) propiamente dicho y el respaldo (3) se hallan enlazados por una funda (6) o recubrimiento similar, Fig. 4, gracias a la cual las dos superficies operantes forman una sola superficie sin



solución de continuidad.

Dotando los asientos que se describen de una conexión al piso de la carrocería que permita la reversión de los mismos, la cabina se transforma rápida y fácilmente en un cómodo saloncito o comedor, Fig. 5, dotado de luz eléctrica y a cubierto de las molestias que, tales como la humedad y los mosquitos, tan propias son del campo.

Otra ventaja derivada de la constitución del asiento que se describe a base de dos cuerpos independientes, es la de que, mediante el empleo de unas armaduras (1) articuladas, los respaldos (3) son abatibles y los asientos se transforman fácilmente en una cómoda cama, resultando esta ventaja de gran estimación para permocetar al aire libre.

Siendo lo esencial de la presente invención la composición del asiento a base de dos cuerpos independientes que componen respectivamente el asiento propiamente dicho y el respaldo, y la curvatura de este último en el sentido de tener su punto tangencial de apoyo a la altura de la espalda del pasajero, es evidente que todo lo demás, tanto lo relativo a las particularidades de la armadura como al revestimiento, es meramente accesorio, y por tanto en la puesta en práctica de dicho asiento podrán variar sin salirse del marco de la invención cuantos detalles no alteren, cambien o modifiquen la esencialidad propia de la misma.

N O T A

25. REIVINDICACIONES.

Se reivindica como objeto de la presente Patente de Modelo de Utilidad:

1º.- Un asiento perfeccionado para automóviles, caracterizado porque el asiento propiamente dicho y el respaldo forman dos cuerpos independientes los cuales se hallan vinculados a unas armadu-



ras de soporte, preferiblemente tubulares, a través de las cuales se fija el asiento al piso del vehículo, siendo potestativo que los órganos de fijación sean movibles a fin de poder variar la orientación del o de los asientos para transformar el interior del coche en comedor o saloncito.

5. 2ª.- Un asiento perfeccionado para automóviles según la 1ª reivindicación, caracterizado porque el respaldo presenta la curvatura de su cara de apoyo o anterior dispuesta de forma que la tangencia de la misma con el cuerpo del pasajero se efectúa a la altura de la espalda de éste.

10. 3ª.- Un asiento perfeccionado para automóviles según las precedentes reivindicaciones, caracterizado porque gracias a estar constituido por un asiento propiamente dicho y un respaldo que forman dos cuerpos independientes existe formada entre la cara inferior del respaldo y la cara posterior del asiento citados una cavidad transversal que amplía notablemente la capacidad útil de la cabina para el libre movimiento de los pies.

15. 4ª.- UN ASIENTO PERFECCIONADO PARA AUTOMOVILES.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren la esencialidad propia de la misma.

Consta la presente Memoria descriptiva de cinco páginas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y vá acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Madrid 28 de Junio de 1952

P. A.

81747



Fig. 1

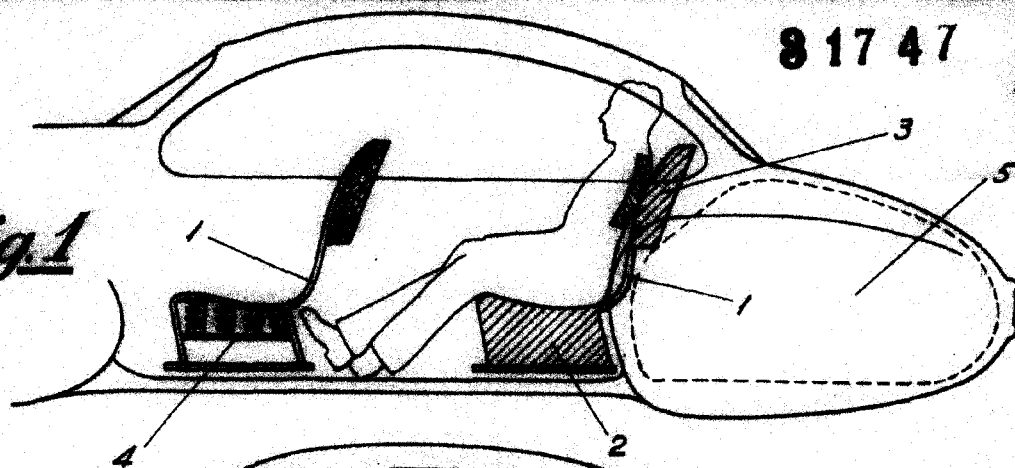


Fig. 2

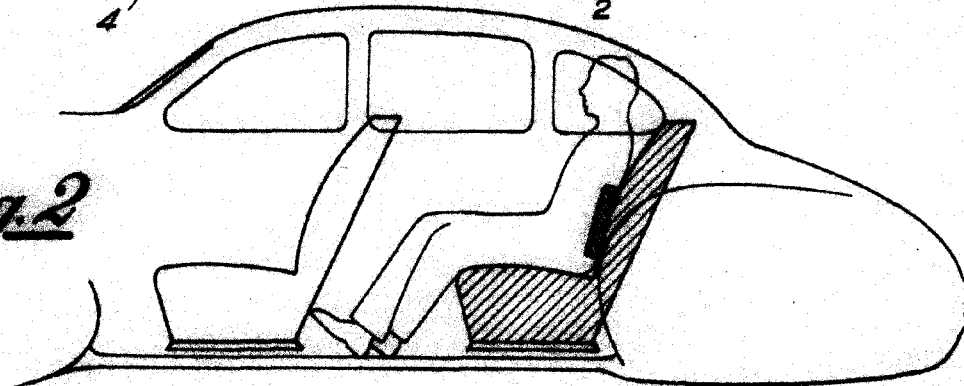


Fig. 3



Fig. 4

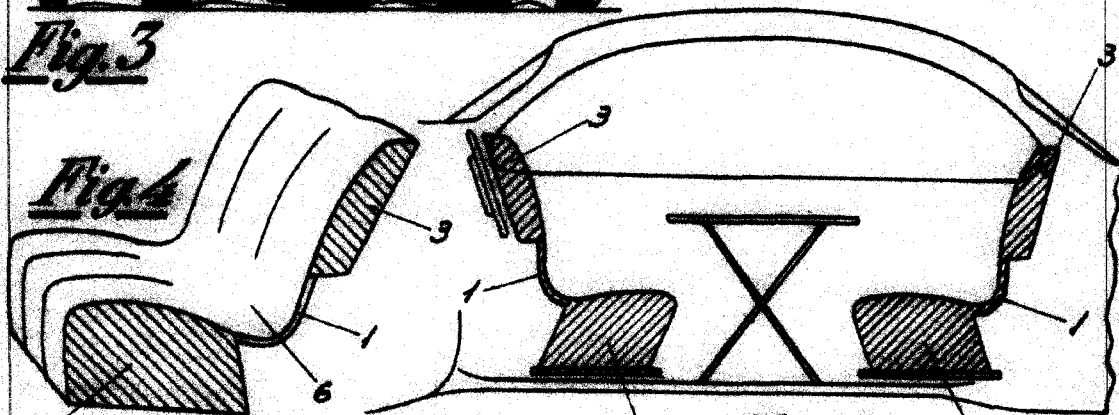


Fig. 5

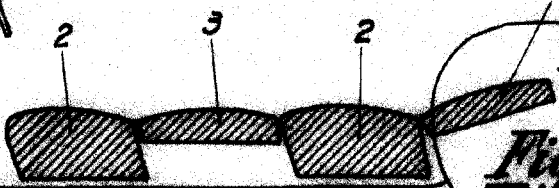
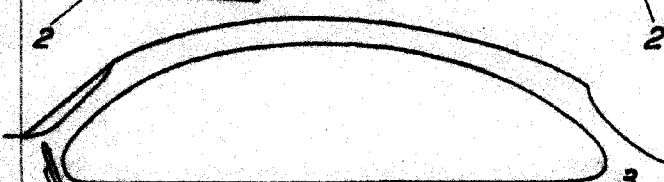


Fig. 6

Madrid, 28 de Junio de 1952

P.A.
[Signature]

Escala: reducción del original.