



5 tiendo de su posición normal consistente en el asiento dis-
puesto horizontalmente y el respaldo en forma vertical, en
caso de emergencia por colisión, son abatidos quedando el
asiento en vertical y el respaldo en horizontal, abatida la
butaca hacia atrás , de forma que el respaldo queda apoyado
en el piso.

10 Este dispositivo está concebido para que en un mo-
mento de emergencia, el conductor o piloto, si lo considera
conveniente, abata su asiento, como asimismo los del resto
del vehículo o aparato, puesto que el montaje de los gatillos
o cerrajas que retenían los asientos, irán dispuestos con a-
rreglo a las normas que resulten más idóneas, las cuales en
principio pueden ser independientemente la del conductor o
piloto individualmente y el resto en conjunto, pero acciona-
das todas ellas por dicho conductor o piloto.

15 Cuando por cualquier circunstancia un vehículo en
movimiento se encuentre en la necesidad de efectuar un brus-
co frenazo capaz de lesionar a los viajeros ~~ante~~ la imposi-
bilidad de evitar una colisión, el conductor desde su propio
20 asiento, puede accionar el dispositivo abatiendo todos los a
sientos e incluso el suyo propio, con lo que los efectos de
la inercia por el frenado o el choque, no lanzan a los pasa-
jeros hacia adelante, sino que los mantiene retenidos cada u
no en su sitio, evitando que puedan sufrir daño alguno ya que
25 sus cuerpos descansan sobre el acolchado de la butaca.

Actualmente, el índice de heridos y muertos ocurri-
dos en accidentes de circulación es según las estadísticas -
muy elevado, por cuya razón se ha proyectado el dispositivo



de seguridad motivo del presente expediente, con el fin de paliar en lo posible tal situación, razones todas éstas que unidas a las cualidades de novedad y utilidad práctica, es por lo que se estima suficientemente fundamentado, para obtener el privilegio de exclusividad en lo referente a su fabricación y venta por el titular en España.

Para una mejor comprensión de las características generales anteriormente expuestas, se acompañan cuatro hojas de dibujos, en las que se halla representado gráficamente este dispositivo de seguridad para asientos de viajeros, haciendo la objeción de que las figuras en ellas diseñadas, deberán ser observadas en sentido amplio y general y sin carácter restrictivo alguno, dada su condición eminentemente informativa.

Las figuras representadas en las hojas de dibujos adjuntas, exponen como sigue:

Figura 1. Proyección lateral del asiento o butaca, situado en la posición adecuada para sentarse, con los mecanismos inferiores constitutivos del dispositivo de volteo.

Figura 2. Planta inferior del asiento, dispuesto en la posición correcta para sentarse, según la figura 1.

Figura 3. Vista frontal de la placa base del asiento con el dispositivo de volteo, anclado y situado según la figura 1.

Figura 4. Proyección lateral del asiento o butaca ya volteado, de modo que el respaldo dispuesto horizontalmente, se apoya sobre el piso.

Figura 5. Vista frontal de la base del asiento, -



que una vez volteado queda dispuesto verticalmente, viéndose en alzado.

5 Al objeto de facilitar la localización de las diferentes partes de que consta éste dispositivo de seguridad para asientos de viajeros, se ha situado acotaciones en las figuras de dibujos que se acompañan, relacionadas con las descripciones que de sus características y funcionamiento se realizan a continuación, siendo -1- el piso, chasis o cualquier tipo de corredera, de donde procede en forma fija, el soporte
10 -2- en donde queda apoyado el asiento, disponiendo del gatillo -3- bien mecánico ó eléctrico, alojado dentro de la pieza en puente -4-, solidaria de la base -5- del asiento siendo esta base de preferencia metálica, de un grueso apropiado y con unos nervios de refuerzo, teniendo los correspondientes
15 orificios -6- para unir mediante los correspondientes espárragos y tuercas, la butaca o asiento -7-, donde se sitúa el viajero.

20 Debajo de la base -5- y junto al borde posterior, se encuentran los soportes -8- unidos al piso -1-, teniendo superiormente, la barra transversal -9- que se fija por los extremos a la parte superior de los soportes -8-, llevando montados en forma circundante, los casquillos -10- que resultan giratorios, por estar fijados a la base -5- del asiento, constituyendo una a modo de bisagra para el volteo del asiento.
25

Los resortes o muelles de torsión -11- de fuerza precisa para que el volteo resulte potente y rapidísimo, van fijados por el extremo -12- acodado, a la barra transversal -9- atravesándola, alojándose en las guías -13- solidarias de



los soportes -8- que actúan de cojinete de los propios muelles, adquiriendo éstos la doblez -14-, para unirse finalmente por el extremo -15- a las ruedas -16- facilitando su desplazamiento, estando apoyadas las ruedas -16-, sobre el plano inferior de la base -5- del asiento.

Para realizar el volteo de las butacas, se acciona directa o indirectamente por el conductor mediante los mecanismos apropiados, el pestillo o cerraja -17- que articula por el punto -18-, yendo alojado dentro del puente -4-, de forma que el extremo -19-, se desplaza fuera del gatillo -3-, quedando libre la butaca, actuando entonces los muelles -11- que provocan dicho volteo, yendo a no al mando -20-, acoplado a un mecanismo general para producirse simultáneamente el volteo en todos los asientos o butacas.

Los casquillos -10- montados en la barra transversal -9-, llevan practicada una ranura radial en arco -21-, donde se aloja el tetón -22- montado en la propia barra transversal, -9- siempre que el sillón o asiento se encuentre volteado estando introducido este tetón dentro de un orificio de la barra transversal, con un muelle posterior que tiende a empujarlo hacia afuera, de modo que al ser volteado, la ranura -21-, coincide con el tetón, saliendo éste por la presión de su muelle posterior, enclavando el sillón ya volteado.

Suficientemente descrito éste dispositivo de seguridad para asientos de viajeros, solamente resta consignar la posibilidad de construirse en variedad de materiales, tamaños y formas, pudiendo introducirse en su constitución, aquellas variaciones de tipo constructivo que la práctica aconseja, siempre y cuando las mismas, no sean capaces de alterar los puntos esenciales, puestos de manifiesto en la siguiente:



NOTA REIVINDICATORIA

=====

En el presente Modelo de Utilidad, se reivindican como no conocidos ni practicados en España, los siguientes puntos:

5 1º Dispositivo de seguridad para sientos de viajeros, caracterizado por disponer de varios soportes unidos inferiormente al piso, chasis o mecanismo de corredera, en cuyos soportes situados verticalmente, se apoya la placa fondo del asiento o butaca, teniendo el soporte anterior central, un gatillo de acción mecánica o eléctrica, alojado por un orificio en el interior de una brida puente solidaria del plano inferior de la placa porta asiento, enganchando en una cerraja o pestillo de funcionamiento directo o indirecto, manteniendo el gatillo, la posición correcta del asiento en que debe ser utilizado.

10 2º Dispositivo de seguridad para asientos de viajeros, caracterizado porque los soportes posteriores de la precedente reivindicación, se unen entre sí mediante una barra o tubo horizontal solidario, encontrándose situados cerca del borde posterior del asiento, llevando unos casquillos circundantes, fijados solidariamente a la placa porta asiento, de modo que éstos casquillos actúan a modo de bisagras de articulación, comprendiendo unas barras como resortes o muelles de torsión, situadas paralelamente junto a la barra horizontal, teniendo una doblez en un extremo que se aloja en un orificio pasante diametral de la barra horizontal, adoptando los muelles en el extremo opuesto, después de atravesar un casquillo guía solidario de los soportes, otra doblez orientándose ha-



13 ENE 1970

5 cia la parte anterior del asiento como brazo de palanca del propio muelle, finalizando en una pequeña doblez hacia adentro, donde se monta una rueda que apoya sobre el plano inferior de la placa porta asiento, facilitando su volteo sin rozamientos.

10 3º Dispositivo de seguridad para asientos de viajeros, caracterizado porque los casquillos circundando la barra o tubo horizontal de la precedente reivindicación disponen de una ranura radial en arco, para alojar un tetón introducido en la propia barra horizontal, teniendo éste tetón, un muelle posterior que lo impulsa hacia afuera, produciéndose el acoplamiento del tetón en la ranura, cuando se ha producido el volteo del asiento o butaca, por coincidir ambas partes, actuando el tetón, de medio de enclavamiento de la butaca volteada.

15 4º " DISPOSITIVO DE SEGURIDAD PARA ASIENTOS DE VIAJEROS ", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y graficamente representada en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

20 Esta memoria consta de SIETE hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

Madrid, 13 ENE 1970

Por autorización del interesado.

JOSE LOPEZ
E.I.P.



13 ENE

Fig. 1

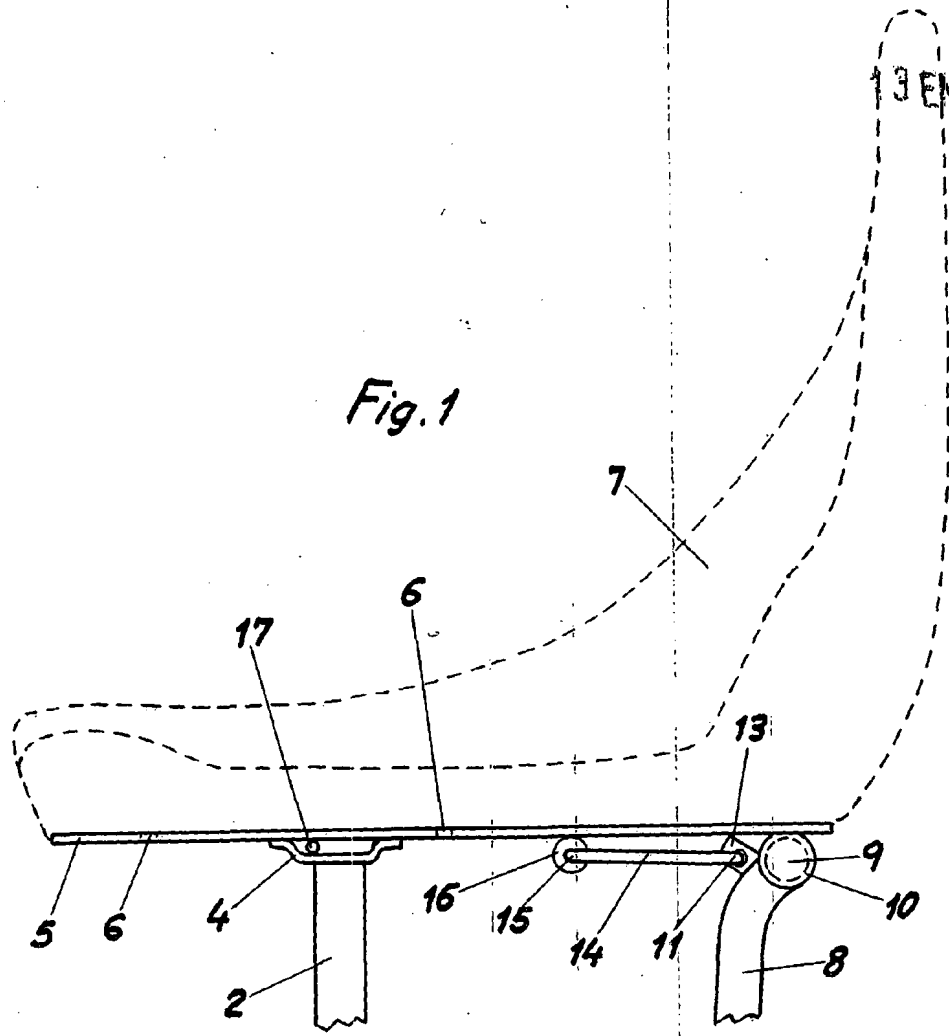
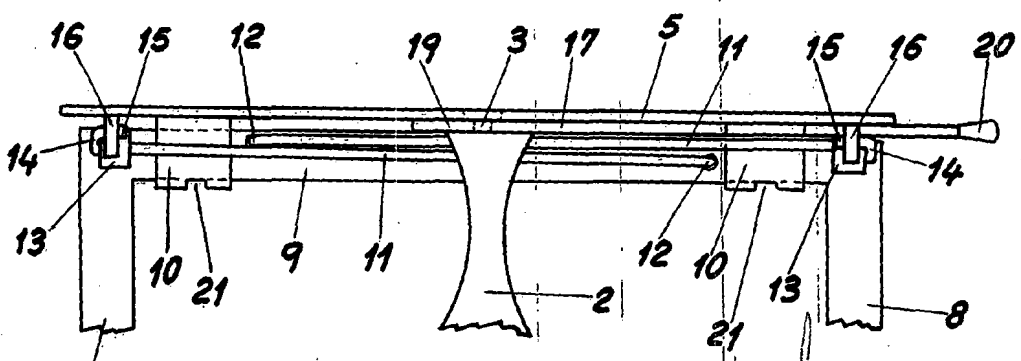


Fig. 3



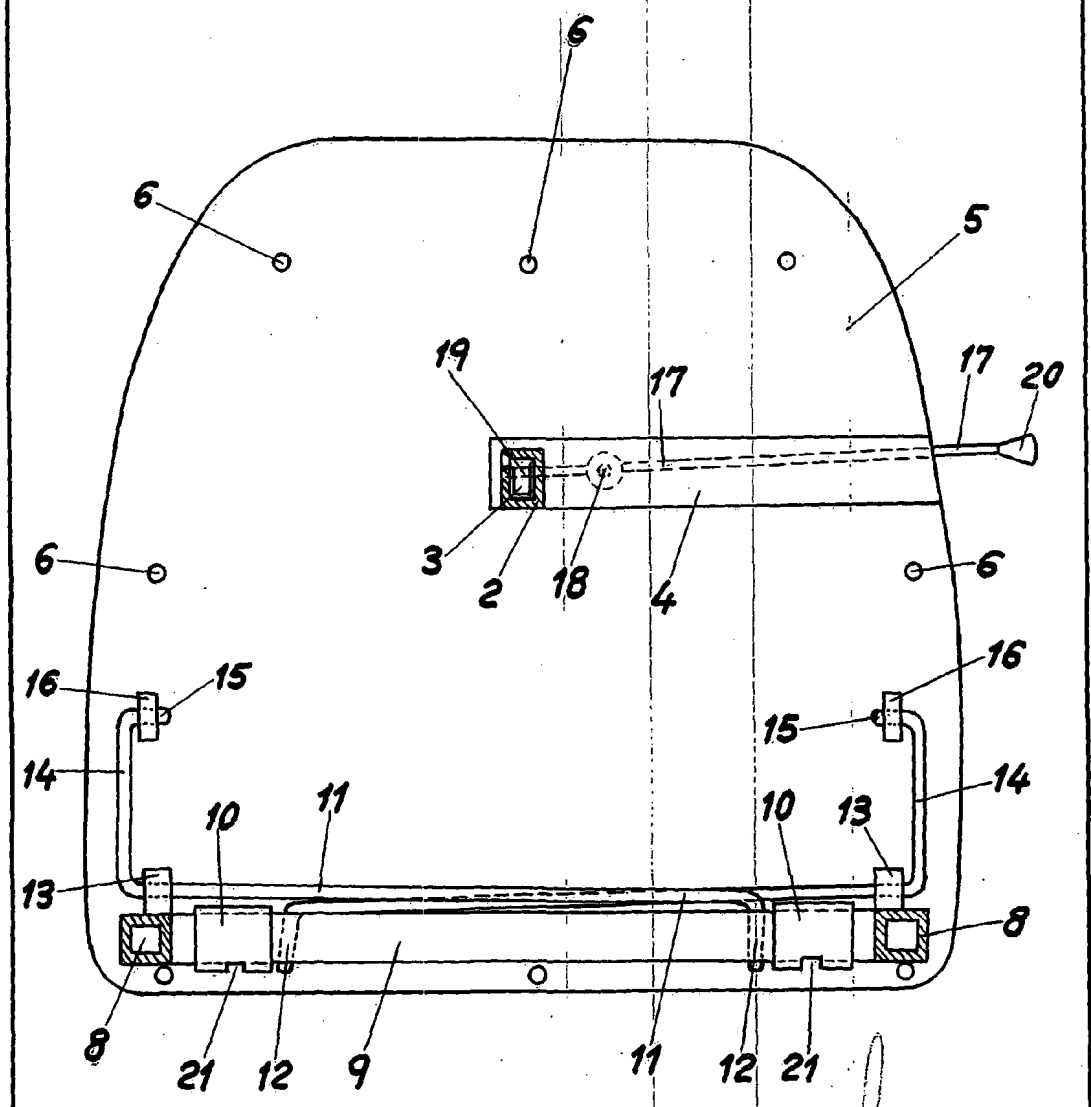
Escala variable

JOSE LOPEZ
P.R.

[Handwritten signature]

13 ENE 1971
PATENTE DE OFICINA DE PATENTES
MEXICO

Fig. 2



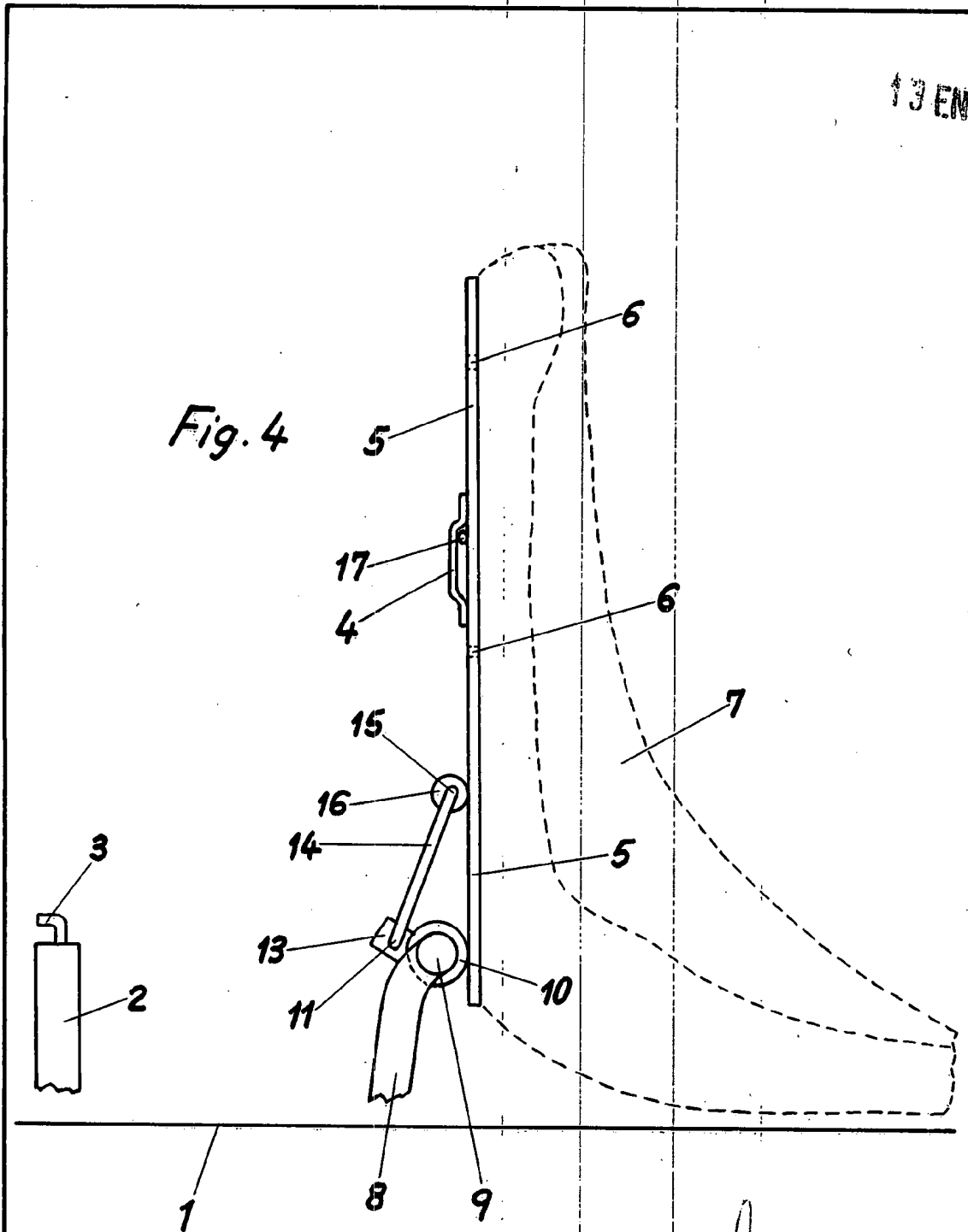
Escala variable

JOSE LOPEZ
P.R.

[Handwritten signature]

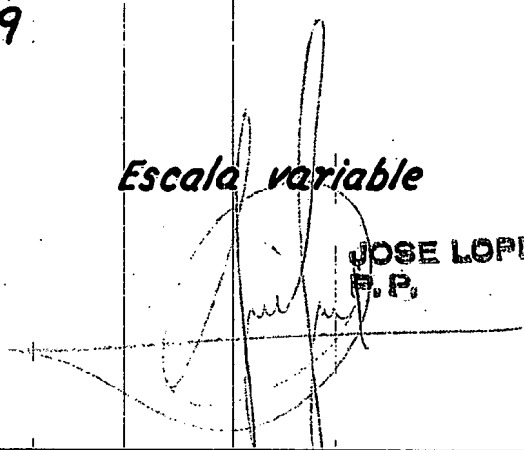


Fig. 4



Escala variable

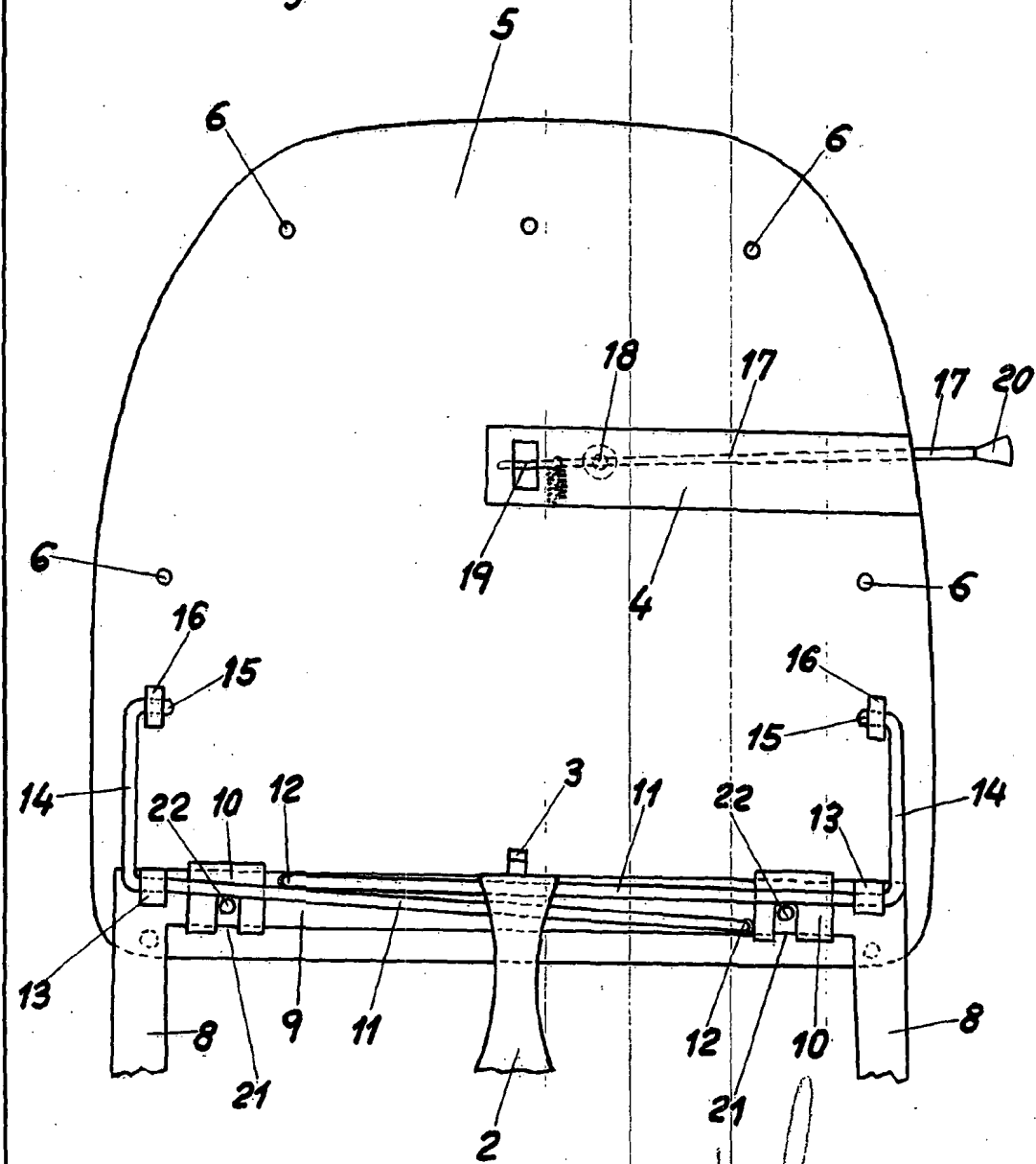
JOSE LOPEZ
P.P.



13 ENE 1900



Fig. 5



Escala variable

JOSE LOPEZ
P. E.