

182097

MODELO DE UTILIDAD

D 5143.

3.ª COPIA

Memoria Descriptiva

sobre:

Asiento de vehículo.

====

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C
CLASE <u>A 47</u>
SUBCLASE <u>C</u>

Solicitante WINGARD LIMITED, entidad inglesa, residente en Kingsham Road, Chichester, Sussex, Inglaterra.

====

El presente modelo de utilidad se refiere a asientos de vehículo de la clase donde una parte de asiento se monta elásticamente sobre una base.

En condiciones de conducción normal es conveniente un movimiento relativo entre la parte del asien-

5.

to y la base. No obstante, en caso de accidente, especialmente cuando el vehículo experimenta una deceleración rápida, las fuerzas de inercia que actúan sobre la parte del asiento pueden ser suficientes para hacer que dicha parte del asiento y su ocupante se desplacen una distancia indeseable.

5.

Según este invento, un asiento de vehículo de la clase expuesta comprende un puntal alargado que se extiende entre la parte del asiento y la base, siendo la longitud efectiva del puntal variable para absorber el desplazamiento de la parte del asiento con relación a la base, y medios de fijación para evitar que aumente la longitud efectiva del puntal, entrando en acción los medios de fijación por medio de un dispositivo sensible a una fuerza de inercia.

10.

La base puede ser parte del vehículo o un conjunto de base adaptado para unirse al vehículo. La parte de asiento se puede montar elásticamente sobre la base por una estructura de suspensión que comprende articulaciones paralelas, amortiguadores hidráulicos o neumáticos, barras de torsión, muelles, o medios similares.

15.

20.

El puntal comprende preferiblemente dos elementos relativamente móviles, uno de ellos provisto de dientes de trinquete y el otro de un elemento de fijación adaptado para cooperar con los dientes de trinquete y evitar que se alargue el puntal. El dispositivo de accionamiento puede ser un elemento de inercia pivotado sensible a una deceleración del vehículo y adaptado para accionar el elemento de fijación cuando la deceleración del vehículo supera un valor predeterminado.

25.

30.

A continuación se describen dos ejemplos de asientos de vehículo según el invento, tomando como referencia los dibujos adjuntos, en los que:

La figura 1 es una vista de costado esquemática de un asiento que incorpora un puntal telescópico.

La figura 2 es una vista del puntal en la figura 1 a mayor escala y parcialmente en sección.

5. La figura 3 es un detalle de la figura 2 e ilustra el puntal en posición inmovilizada.

La figura 4 es una vista tomada a lo largo de la línea de corte 4-4 de la figura 2.

10. La figura 5 es una vista de costado de una segunda modalidad de puntal telescópico en posición inmovilizada.

La figura 6 es una vista, a mayor escala, tomada a lo largo de las líneas de corte 6-6 de la figura 5.

La figura 7 es un detalle, a mayor escala, del puntal de la figura 5 en la posición sin inmovilizar; y

15. La figura 8 es una vista tomada a lo largo de las líneas de corte 8-8 de la figura 7.

20. La figura 1 ilustra un asiento de vehículo donde una parte de asiento 1 se monta elásticamente sobre una primera parte de base 2 por medio de una estructura de suspensión 3, siendo ajustable longitudinalmente la parte de base 2 con relación al vehículo. Un extremo de un puntal telescópico 4 se une pivotamente a cada lado de la parte trasera de la parte de asiento 1, uniéndose el otro extremo del puntal 4 a una segunda parte de base 5 o soporte fijo al suelo del vehículo por detrás del asiento.

25. Las figuras 2 a 4 ilustran que el elemento interior 6 del puntal 4 es prácticamente una barra plana unida a la parte del asiento 1. El canto inferior de la barra 6 está provisto de dientes de trinquete 7 y la parte de canto superior de la barra está acodada para que se pueda deslizar en una ranura longitudinal.

30.

gitudinal complementaria en un soporte 8 de material de plástico enchavetado en el elemento exterior 9 del puntal. El elemento exterior 9 del puntal tiene forma de U y se monta con su lado abierto encarado hacia abajo. Un elemento de fijación 10 en forma de uña de trinquete o retén se monta pivotalmente entre las paredes laterales del elemento en forma de U 9 para que se acople a un diente de trinquete 7 cuando pivota en sentido ascendente.

5.

La uña de trinquete o retén 10 es accionada por dos pasos móviles 11, cada uno de ellos en forma de placa con configuración de pera conectada rígidamente por su extremo más estrecho a uno de los pasadores pivote, de retén en el lado exterior del elemento en forma de U 9, para que los dos pesos móviles 11 cabalguen sobre el elemento de puntal en forma de U 9.

10.

15.

En la posición desenganchada de la uñeta de trinquete o retén 10, los extremos más anchos de los pesos móviles 11 quedan a la parte trasera del eje geométrico pivotal de la uñeta de trinquete o retén, y el ángulo entre los ejes mayores de los pesos móviles 11 y la vertical se eligen de forma que tan solo una deceleración del vehículo superior a un valor predeterminado haga que los pesos móviles pivoten hacia delante hasta la posición vertical, desde donde pueden continuar pivotando hacia delante por acción de la gravedad. De este modo, en una deceleración inferior a este valor predeterminado, la uñeta de trinquete o retén 10 no interfiere en el movimiento deslizando normal de la barra 6 cuando la parte del asiento 1 se desplaza en sentido ascendente y descendente o se ajusta longitudinalmente. Un tope ajustable se puede emplear para poder alterar la posición normal de reposos de la uñeta de trinquete o retén 10

20.

25.

30.

y los pesos móviles 11. Cuando se ha accionado la placa de retén, se tiene que volver a ajustar a mano.

5. El empleo del soporte 8, preferiblemente de un material de plástico acetálico, reduce el desgaste causado por el movimiento relativo constante de los dos elementos del puntal. Según se ilustra en la figura 1, un cinturón de seguridad 12 se puede anclar en el punto de pivote del puntal 4.

10. En la segunda modalidad de puntal telescópico 4 ilustrado en las figuras 5 a 8, el elemento de puntal exterior 13 se adapta para unirse pivotalmente a la parte del asiento y el elemento de puntal interior 14 se une pivotalmente a una segunda parte de base o soporte 15. El elemento de puntal exterior 13 es de sección generalmente acanalada con partes de cantos opuestos reentrantes, montadas para que la base del canal sea vertical. El elemento de puntal interior 14 es deslizable dentro de estas partes de cantos y se guía sobre soportes separados 16 de material de plástico, por ejemplo de nylon, y se pueden sujetar a uno u otro elementos del puntal. La parte del canto inferior 17 se forma con dientes de trinquete 18 que cooperan con un elemento de fijación dentado 19. Este elemento 19 es una placa que tiene dos ranuras centrales paralelas e inclinadas 20 por medio de las cuales se monta en dos pasadores 21 que se extienden entre el elemento de puntal interior 14 y una parte extrema doblada hacia atrás 22 de este elemento interior.

25. El dispositivo de accionamiento del elemento de fijación 19 comprende una barra de control 23 que se extiende desde el elemento de fijación hacia abajo para formar un bucle o vuelta 24 alrededor del pasador pivote 25 del elemento de puntal interior 14, y un elemento de inercia o golpeador 26 pivotado al soporte 15 y adaptado para golpear el extremo inferior del bucle

30.

o vuelta 24 cuando se somete a una fuerza de inercia por encima de un valor predeterminado.

5. En el estado normal del puntal 4, el elemento de fijación 19 se ajusta a mano con el canto inferior de las ranuras 20 en contacto con los pasadores 21, por lo que los dientes del elemento de fijación 19 salvan los dientes 18 y el extremo inferior del bucle o vuelta 24 en la barra de control 23 salva el pivote 25. Cuando el vehículo experimenta una deceleración superior a un valor predeterminado, la inercia del golpeador 26 lo hace bascular hacia delante para golpear la barra de control 23. El desplazamiento de la barra de control 23 hace que el elemento de fijación 19 corre hacia fuera de los pasadores 21 en acoplamiento con los dientes de trinquete 18, para evitar la prolongación o alargamiento adicional del puntal 4.
- 10.
- 15.

Se observará que el dispositivo de accionamiento se podría disponer para que reaccionará ante una aceleración o movimiento angular del vehículo en cualquier dirección, aunque para fines normales, la sensibilidad a una deceleración en la dirección normal de avance del vehículo sea suficiente.

20.

N O T A

25. Descrita suficientemente la naturaleza del invento así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento corresponde a una solicitud de patente presentada en
30. Inglaterra con el número 31261/71 de 3 de julio de 1971, acogien

dose por lo tanto a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita MODELO DE UTILIDAD por 20 años en España sobre: ASIENTO DE VEHICULO, caracterizándose por lo siguiente:

5.
 - 1.- Asiento de vehículo, caracterizado porque comprende un puntal alargado que se extiende entre la parte del asiento y la base, siendo variable la longitud efectiva del puntal para absorber el movimiento de la parte del asiento con relación a la base, y medios de fijación para evitar que aumente la longitud efectiva del puntal, cuyos medios de fijación son accionados por un dispositivo sensible a una fuerza de inercia.
10.
 - 2.- Asiento según la reivindicación 1, caracterizado porque el puntal comprende dos elementos relativamente móviles, uno provisto de dientes de trinquete y el segundo de un elemento de fijación adaptado para cooperar con los dientes de trinquete e evitar que se alargue el puntal.
15.
 - 3.- Asiento según la reivindicación 2, caracterizado porque el dispositivo de accionamiento comprende un elemento de inercia pivotado sensible a una deceleración del vehículo y adaptado para accionar el elemento de fijación cuando la deceleración del vehículo supera un valor predeterminado.
20.
 - 4.- Asiento según la reivindicación 3, caracterizado porque el elemento de fijación es una uñeta de trinquete o retén montado pivotalmente en el segundo elemento del puntal y conectado a un peso móvil adaptado para llevar la uñeta de trinquete o retén en acoplamiento con los dientes de trinquete.
25.
 - 5.- Asiento según la reivindicación 3, caracterizado
- 30.

182097

porque el elemento de fijación es una placa dentada que tiene una conexión de pasador y ranura con el segundo elemento de puntal, y porque el dispositivo de accionamiento comprende una barra de control unida a la placa, y un golpeador pivotado adaptado para golpear la barra de control y desplazar la placa dentada en acoplamiento con los dientes de trinquete.

5.

6.- Asiento según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el puntal es telescópico.

10.

7.- Asiento según la reivindicación 6, caracterizado porque se interpone material de plástico entre los elementos del puntal interior y exterior.

8.- Asiento de vehículo, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, y en los dibujos adjuntos.

15.

Esta Memoria consta de ocho hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

- 3 JUL. 1972

WINGARD LIMITED,

I. GOMEZ ACEBO Y MOJER

p p Firmados J. Suarez Diaz

Jesús Suárez

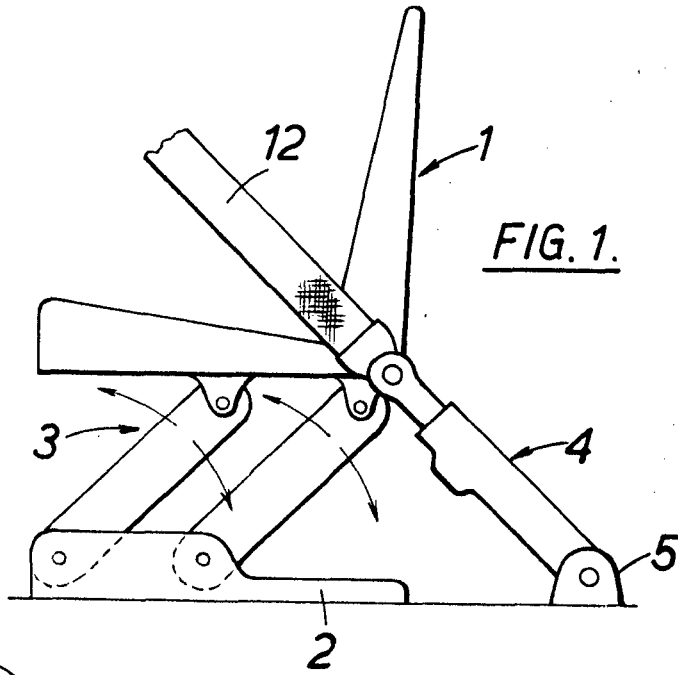


FIG. 1.

ESCALA VARIABLE

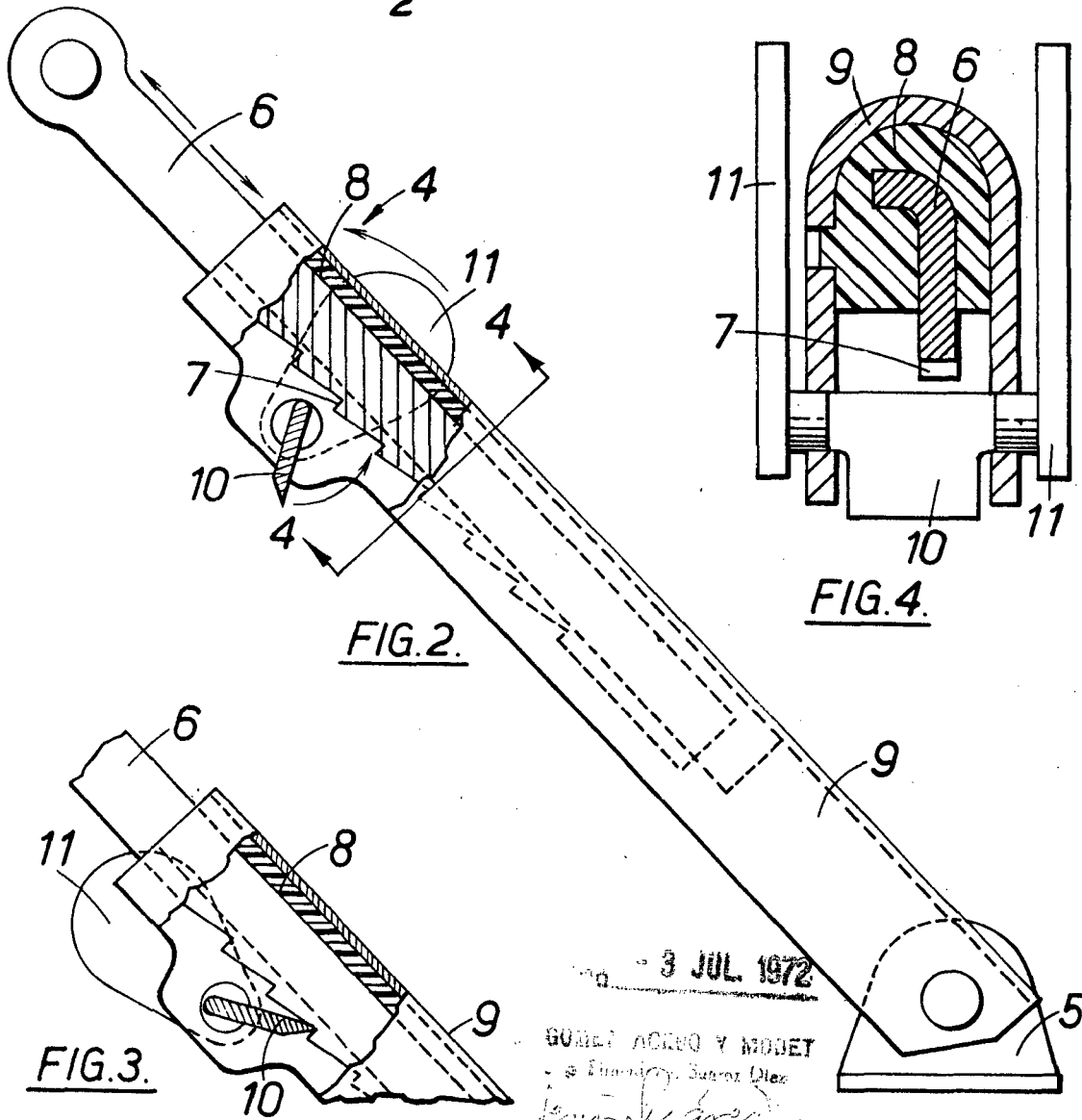


FIG. 2.

FIG. 4.

FIG. 3.

3 JUL 1972

BUMET ACERO Y MODET

San Esteban, Suñer, Dize

José Suárez

BAD ORIGINAL

ESCALA VARIABLE

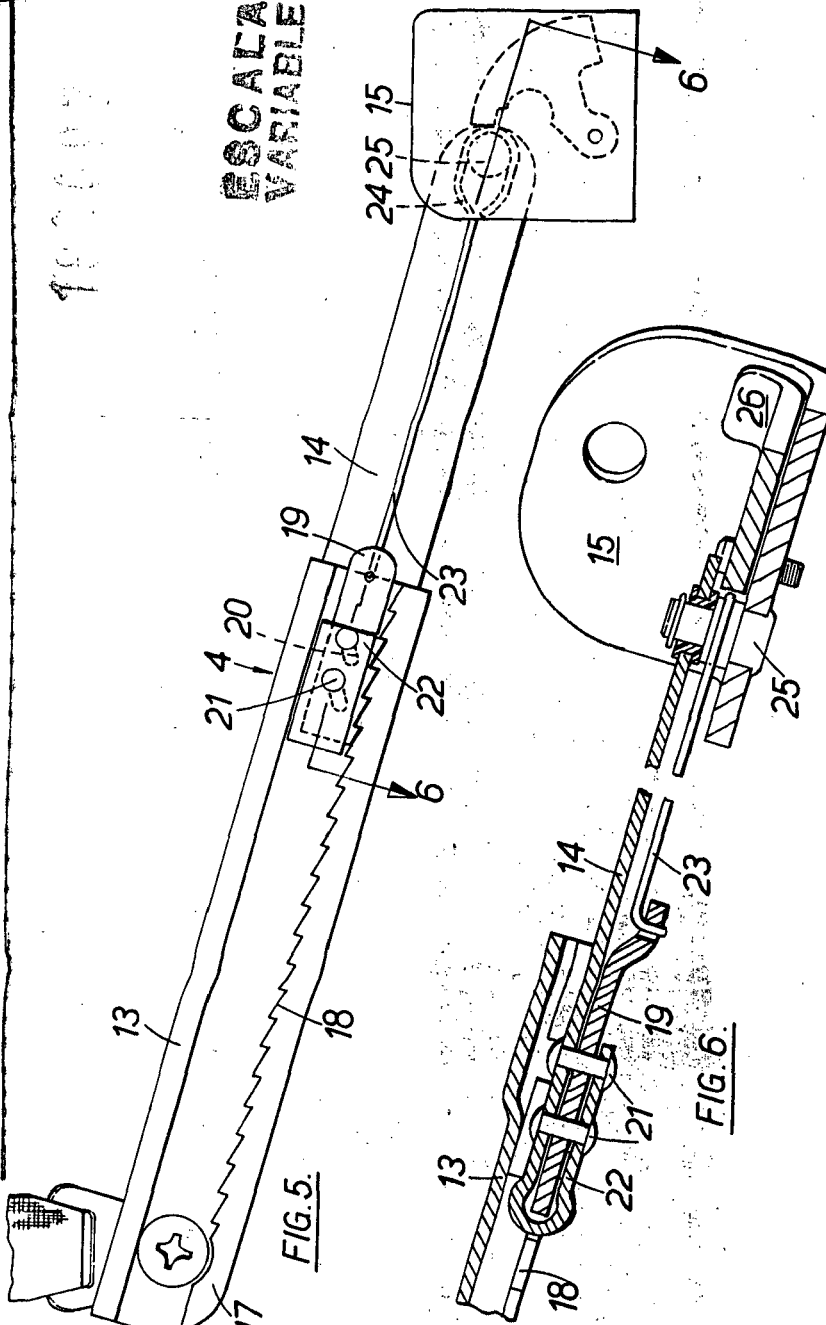


FIG. 5.

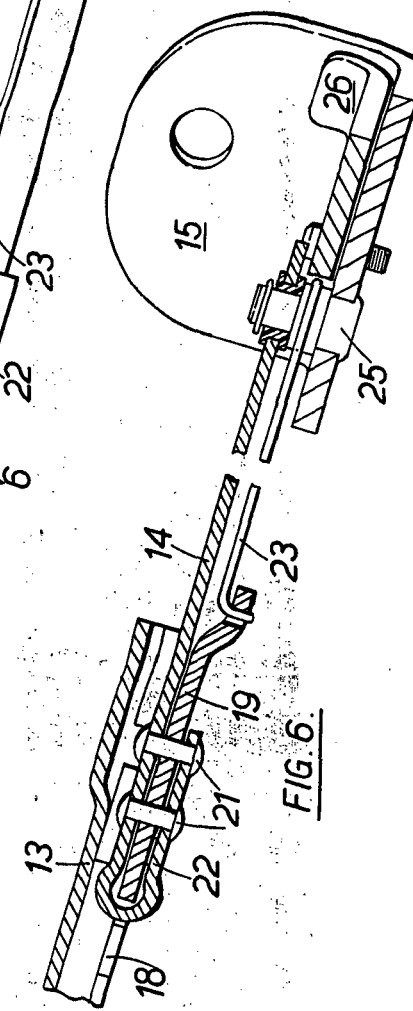


FIG. 6.

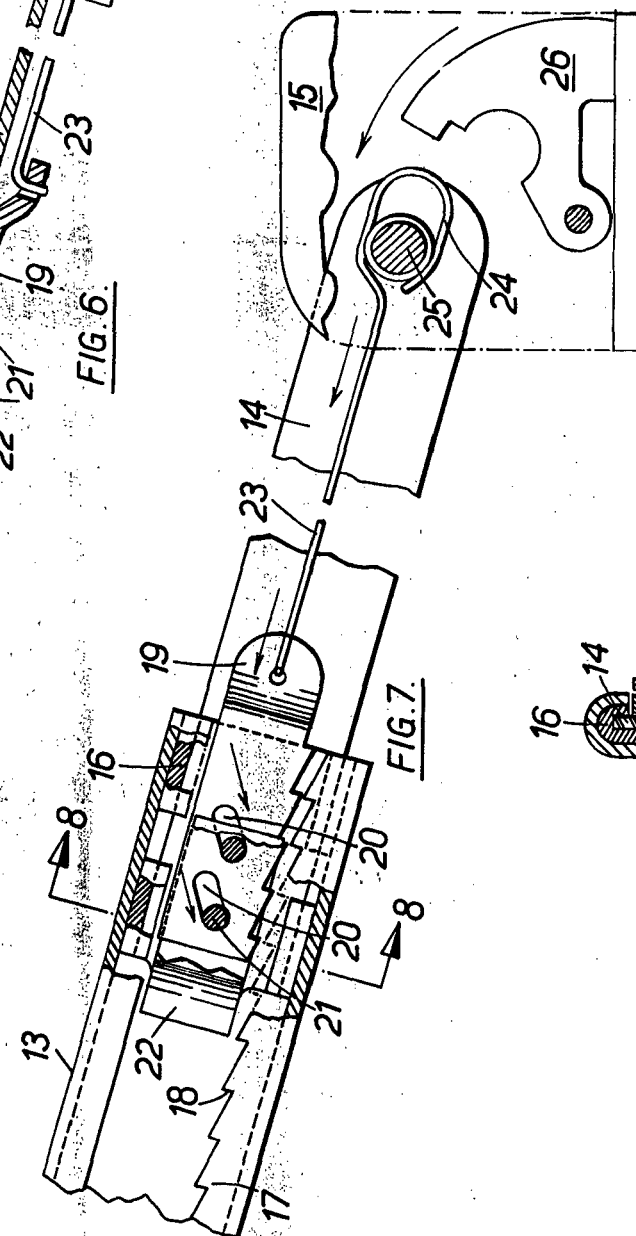


FIG. 7.

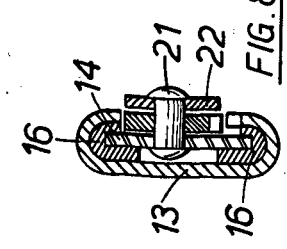


FIG. 8.

- 3 JUL 1972

L. GÓMEZ AGEBO Y MODET
 E. F. FERRERES SUCESORES DÍAZ
Luis Suárez