

196611

196611



Int. Cl.:	B60N

196611

MODELO DE UTILIDAD

por 20 años por

"ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", a favor de la firma de nacionalidad alemana BREMSHEY & CO, domiciliada en 565 SOLINGEN-OHLIGS (Alemania), Ahrestrasse, 5-7.

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

El invento se refiere a un asiento, especialmente para vehículos, con concha de asiento que se desliza hacia abajo en contra de la acción de un resorte o una anilla de accionamiento para la variación del momento de resistencia del resorte.

5.-

Los asientos de tractor de acuerdo con la clase de los conocidos, consisten en principio en una palanca de doble brazo de la que en uno de los brazos está sujeto el asiento o concha del asiento, respectivamente, y sobre el otro de los brazos ataca un muelle helicoidal, que confiere al asiento el ballestaje pretendido. Este muelle está aloja-

10.-



- do por regla general en un dispositivo de retardo conocido como amortiguador de choque (DRP 937 571). La fuerza inicial del muelle que desplaza el émbolo desplazable dentro del cilindro del amortiguador de choques, es modificada dando vueltas a la biela prevista en el final inferior con una rosca. Una forma semejante de la adaptación de las propiedades del ballestaje del asiento a los casos distintos de carga que se presentan en la práctica es complicado en cuanto a que, para dar vuelta a la biela es necesario, primero, soltarla de la palanca que soporta el asiento, Mas desfavorable aun es la circunstancia, que con la variación de la tensión del muelle hay que soportar forzosamente una variación en la altura del asiento.
- 15.-
- 20.-
- 25.- La finalidad del invento es el proporcionar remedio a este problema.
- El invento ha planteado por lo tanto, la tarea de construir un asiento acorde con una construcción de forma sencilla, en que la elección de la tensión del muelle se pueda realizar sin influencias que dan lugar a variaciones en la posición del asiento.
- 30.-
- Este problema es resuelto, según el invento, por el hecho de que el plano inferior de apoyo del resorte de compresión que se enfrenta con su parte superior contra el marco de la concha del asiento, es desplazable en dirección al marco de dicha concha mediante la manivela de accionamiento.
- 35.-
- Esto es ventajoso, según el invento, si el plano inferior de apoyo es variable por medio de un centro de giro y más allá de dicho centro se continua en un brazo de accionamiento, en el que actúa el husillo de rosca de regulación.
- 40.-
- Según el invento es entonces favorable, que el plano inferior de apoyo, esté constituido en forma de concha.



45.- Según el invento es también ventajoso el que, como resorte a compresión se emplee un muelle en forma de voluta.

50.- El invento aporta además, la proposición de volver la punta de regulación del muelle hacia el marco de la concha del asiento.

55.- Además de esto es ventajoso, según el invento, el que el husillo roscado que está en la zona trasera del asiento, atraviese el brazo de accionamiento construido en forma de placa y que dicho husillo roscado esté alojado en un husillo madre afianzando contra el giro; que en uno de sus alojamientos que sirve para su apoyo, esté constituido en forma convexa y alojado en disposición volcable en dicho plano convexo de apoyo.

60.- El invento aporta además la proposición, de que el marco del asiento esté mantenido en forma que sea desplazable vertical y paralelamente, sobre unas guías traseras y que sobre la zona delantera del marco de la concha del asiento atque una guía de apoyo dirigida hacia atrás.

65.- Por ello es ventajoso, que, según el invento, la guía esté formada a modo de placa y que presente una apertura de paso para el muelle voluta.

Debido a la existencia de un amortiguador de choque previsto, según el invento, entre las guías verticales traseras, está indicada aún una solución más mejorada.

70.- Como consecuencia de todo ello se ha creado un asiento, que en su clase, tiene un mayor valor utilitario. La adaptación de las propiedades del ballestaje a los distintos casos de carga, se puede realizar rápidamente y sobre todo sin desmontar parcialmente el asiento, e incluso de forma, que la graduación no esté seguida forzosa e involuntariamente por un cambio en la elevación de la concha del asiento. Los medios de ajuste o regulación está constitui-

75.-



- dos de forma extremadamente sencilla. Para lograr una variación en las propiedades del ballestaje, es necesario
- 80.- cambiar únicamente el plano en que se apoya el muelle en su posición de mayor altura. Se ha recurrido para ello, por ejemplo, a una palanca angular en forma de placa reformada por un rebordeado. El centro de giro para el virado de esta placa, está alojado favorablemente. El brazo de accionamiento que se extiende al otro lado del centro de giro, actúa
- 85.- junto con un tornillo de ajuste. El husillo madre de rosca está afianzado contra su giro en el brazo de accionamiento. Está constituido en forma convexa para el alojamiento del apoyo, con el fin de lograr una fácil abatibilidad sin impedimento alguno. Para lograr un alojamiento seguro de servicio del resorte a compresión, su plano inferior de apoyo está constituido en forma de concha, Para ello, la concha presenta convenientemente la misma forma de la planta de la espira final del muelle que se apoya en ella. Como tal resorte de compresión es especialmente apropiado un muelle de
- 90.- voluta. Este muelle en forma de voluta conduce a una constante baja. Este muelle se puede comprimir además prácticamente hasta el grueso del alambre. Con ello el anquilosamiento que se presenta en los resortes de compresión cilíndricos desaparece. La punta cónica de muelle está convenientemente girada hacia la concha de asiento, pudiendo estar situada en el punto de gravedad del mismo. A pesar de todo el marco del asiento está mantenido en forma que es desplazable paralelamente sobre las guías verticales traseras. Para
- 95.- la restante estabilidad y conducción paralela del marco de asiento en la zona delantera de este marco, va sujeto un conductor de apoyo, Este conductor está formado convenientemente a modo de placa. Presenta un orificio de paso para el muelle de voluta. Sobre todo para amortiguar los movimientos
- 100.- de oscilación y basculación, respectivamente, según el te-
- 105.-
- 110.-



rreno, está provisto un amortiguador de choque entre las guías traseras verticales. Se trata de una pieza aparte, por lo tanto, no combinada con el resorte a compresión, resultando de ello la ventaja de lograr un montaje simplificado.

115.- El muelle de voluta que nos ocupa, posee un caracter progresivo, Con ello se logra, que un conductor ligero está suspendido en una constante de ballestaje inferior a la que se encontraría sometido un conductor de mayor peso. Por tanto a igual velocidad el compartimiento del ballestaje es el mismo para conductores de distinto peso.

Otras ventajas y detalles están aclarados a continuación a la vista de un ejemplo de ejecución, en las láminas de dibujos adjuntas, representandose en:

125.- La figura 1, una vista lateral del asiento con una posición intermedia dibujada en trazos interrumpidos, y en

La figura 2, una vista frontal de todo ello.

130.- En el caso presente se trata de un asiento para tractor, que presenta una placa base 1, que en sus angulosidades laterales lleva unas guías 2, que actúan conjuntamente con los raíles 3. Las guías y carriles permiten una modificación de posición del asiento en dirección de la marcha, del vehículo.

135.- La placa base 1, continua hacia atrás en forma de unas guías verticales 4. Respecto a estas guías se trata de carriles en U 5, cuyas aperturas se enfrentan una con la otra. Por dichas aperturas en U, corren unos rodillos 6. Estos parten del marco de concha del asiento 7, variable en su dirección de altura. Este marco lleva dispuesto sobre él el asiento 8, en forma de concha.

140.- El marco de asiento de concha 7, se continúa en el apoyo del respaldo 9. Este último es portador del respaldo 10.

El movimiento hacia arriba del marco de la concha



145.- del asiento 7, está limitado por los topes 11, en forma de rodillos de goma o similares (comparar con la figura 1).

150.- Un resorte de compresión en forma de muelle de voluta 12, recarga o dirige el marco de concha del asiento hacia arriba. Su plano inferior de apoyo 13, es en lo esencial, un brazo de palanca 14, que discurre verticalmente sobre una palanca angular 15, y una de cuyas palancas más cortas 16, atanca una manilla de accionamiento 17. Mediante esta manilla 17, se acciona el plano de apoyo 13, en su posición de altura. Esto sirve para adaptar las propiedades del ballestaje del asiento a las distintas cargas que se pueden presentar, el dar por lo tanto al muelle un arriestrado mayor o menor. En este desplazamiento del plano de apoyo 13, hacia arriba, no se modifica empero la altura del asiento. Pues el marco de la concha del asiento 7, se encuentra a tope contra el limitador superior 11. El tope limitador inferior, está dado cuando el canto del borde 7' del marco de concha tropieza con la base G.

La palanca angular 15, gira alrededor del centro de giro 18. Este último está formado por un eje 19, que se extiende de guía a guía.

165.- El plano de apoyo 13m está configurado en forma de concha. La concha está adaptada a la forma base de la espira del muelle 12' final, de forma que ésta está alojada por el borde de concha 13' lateralmente. El plano de apoyo 13, continúa casi en el mismo ancho en el brazo de accionamiento, que está formado por el brazo más corto 16 del brazo o palanca angular. También el borde de la concha continúa en la zona de la palanca últimamente citada, de forma que queda realizada una estabilización de la palanca angular en la zona de la articulación, en el centro de giro 18.

175.- Al comprimirse el muelle voluta 12, las espiras del muelle entran unas en otras, sin tocarse, estrechándose



en forma de espiral. La espiga de centrado 20 (comparar con la figura 1), del lado del marco de la concha del asiento no sobrepasa en altura al grosor de los brazos de resorte.

180.-

El ancho de estas espigas 20, está calculado por lo demás de manera que llenan esencialmente el espacio interior de la espira del muelle final de la punta del cono-resorte.

185.-

Junto a la desplazabilidad paralela realizable del marco del asiento 7, en la guía vertical 4, está provisto un conductor de apoyo 21, que favorece el desplazamiento paralelo. Este conductor de apoyo, se sujeta articuladamente en el cabo del lado de la marcha del marco de concha 7.

190.-

Para su articulación, se utiliza un eje continuo 22. Los alojamientos para dicho eje 22, se encuentran en los brazos del marco 7'', laterales y doblados. El punto fijo de articulación lo forma el eje 19, alojado en el plano de apoyo 13.

195.-

También el conductor de apoyo 21, está formado por una pieza estampada de chapa obtenida de una placa. Esta presenta una apertura de paso 23, para el muelle de voluta 12. El borde de dicha apertura, está bordeado hacia abajo, como también todo el borde exterior, ello con motivo de su mejor estabilidad. Los orificios para los ejes 19 y 22,

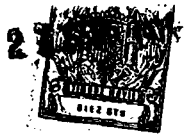
200.-

están logrados por unas enrolladuras 24. Adicionalmente pueden ser empleados unos casquillos 25, que revisten estas perforaciones.

205.-

La manilla de accionamiento 17, se compone de una rueda de ajuste 26, con husillo de rosca 27, asentado directamente sobre aquella. Este último, acciona al mismo tiempo que el husillo madre de rosca 28. Este husillo madre de rosca 28, está asegurado contra contorsión por los lóbulos 29, cortados libremente y doblados a los lados. El brazo de accionamiento 16, tiene practicado un orificio de paso para

1930 11 - 8 -
210.- los husillos de rosca 28.



Entre la parte fija del asiento y las guías verticales 4, por una parte, y la parte móvil del asiento, que aquí corresponde al marco de concha 7, por otra, está instalado un amortiguador de choque 30. En el pitón articulado 31, del lado del marco del asiento está acoplada la biela 32. El pitón articulado 33, lleva el cilindro 34, del amortiguador de choque 30, construido por lo demás en forma usual en el comercio. Este adopta, como puede verse en el dibujo 2, una posición ligeramente inclinada en relación con el eje central del asiento.

220.- Para evitar enganches debido a las modificaciones de ángulo que se presentan, entre el brazo de accionamiento 16 y el husillo madre 28, este husillo madre en su final del lado de apoyo, está construido en forma convexa.

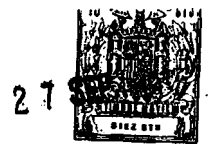
225.- Suficientemente descrito el objeto del modelo de utilidad que nos ocupa, hemos de señalar se trata de una de sus variadas formas de realización a que en la práctica puede llegarse, sin que sus modificaciones de forma, tamaño y materiales empleados, etc, desvirtuen la esencialidad de su objeto.

N O T A

El modelo de utilidad descrito recaerá, pues, sobre las siguientes reivindicaciones:

235.- 1ª.-"ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", caracterizado por cuanto está provisto de una concha de asiento que baja con efecto contrario al de sus muelles y está provista de una manecilla de accionamiento para la variación del momento de resistencia de dichos muelles, caracterizado además por el hecho de que el plano inferior de apoyo del resorte a compresión, que pisa con su final superior contra el marco de la concha de asiento, es desplazable en altura en dirección al mismo citado marco, mediante una manilla de

240.-



accionamiento.

245.- 2ª.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según la primera reivindicación, caracterizado por cuanto el plano inferior de apoyo, es variable alrededor de un centro de giro y al otro lado de este centro de giro, se prolonga en un brazo de accionamiento en el que actua el husillo de rosca de regulación.

250.- 3ª.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según la primera reivindicación, caracterizado por cuanto el plano inferior de apoyo, está constituido por una carcasa en disposición de concha.

255.- 4ª.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según la reivindicación primera, caracterizado por cuanto el resorte de compresión está constituido para muelle de voluta.

260.- 5ª.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según la primera reivindicación, caracterizado por el hecho de que la punta del cono del resorte está vuelta hacia el marco de concha del asiento.

265.- 6ª.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según las reivindicaciones primera y segunda, caracterizado por el hecho de que dispone de un husillo roscado, situado en la zona trasera del asiento que atraviesa el brazo de accionamiento ejecutado en disposición de placa, estando dicho husillo roscado, dispuesto sobre un husillo madre fijo contra toda clase de giros, que en uno de sus lados que sirven para el alojamiento de apoyo, está constituido en forma convexa y que es abatible por dicho plano convexo de apoyo.

270.- 7ª.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según la primera reivindicación, caracterizado por el hecho de que el marco de asiento dispuesto sobre unas guías verticales traseras, está mantenido en forma que es desplazable paralelamente y porque en la zona delantera del marco de la concha del asiento ataca un conductor de apoyo dirigido hacia

275.- atrás.

280.- 8a.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según las reivindicaciones primera y séptima, caracterizado por el hecho de que el conductor de apoyo de la anterior reivindicación, está constituido por una placa y presenta un orificio de paso para su muelle.

285.- 9a.- "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE", según las reivindicaciones primera y séptima, caracterizado por el hecho de disponer de un amortiguador de choque situado entre las guías verticales traseras.

10a.- "APARATO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE".
Todo ello tal y conforme queda descrito, representado y reivindicado.

290.- Esta memoria consta de diez hojas mecanografiadas y foliadas por una sola de sus caras, conteniendo un total de doscientas noventa y una líneas.
291.-

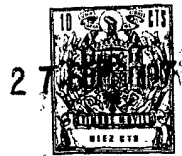
MADRID A 27 DE SEPTIEMBRE DE 1973

P.A.

MANUEL DE ARFE.



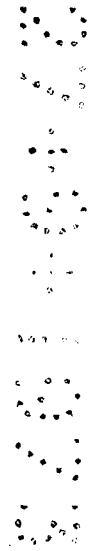
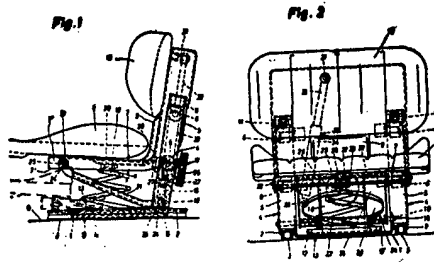
1966 11



D I S E Ñ O

=====

DE UN MODELO DE UTILIDAD A FAVOR DE LA FIRMA FREMSHEY & CO,
DOMICILIADA EN 565 SOLINGEN-OHLIGS (Alemania), AHRSTRASSE,
5-7, POR: "ASIENTO PARA VEHICULOS ESPECIALMENTE".



Escala variable.

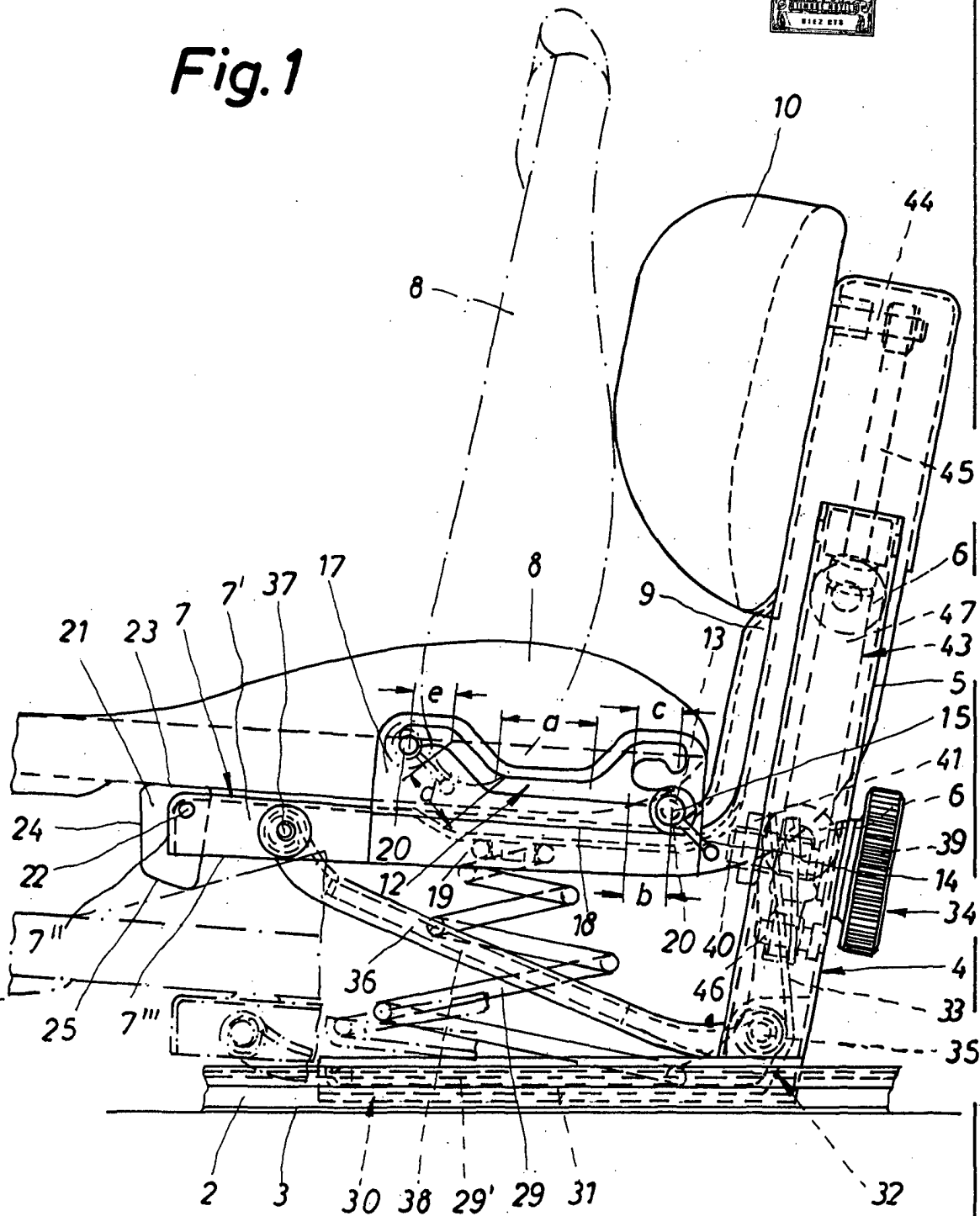
MADRID A 27 DE SEPTIEMBRE DE 1973

P.A .

MANUEL DE ARPE.



Fig. 1

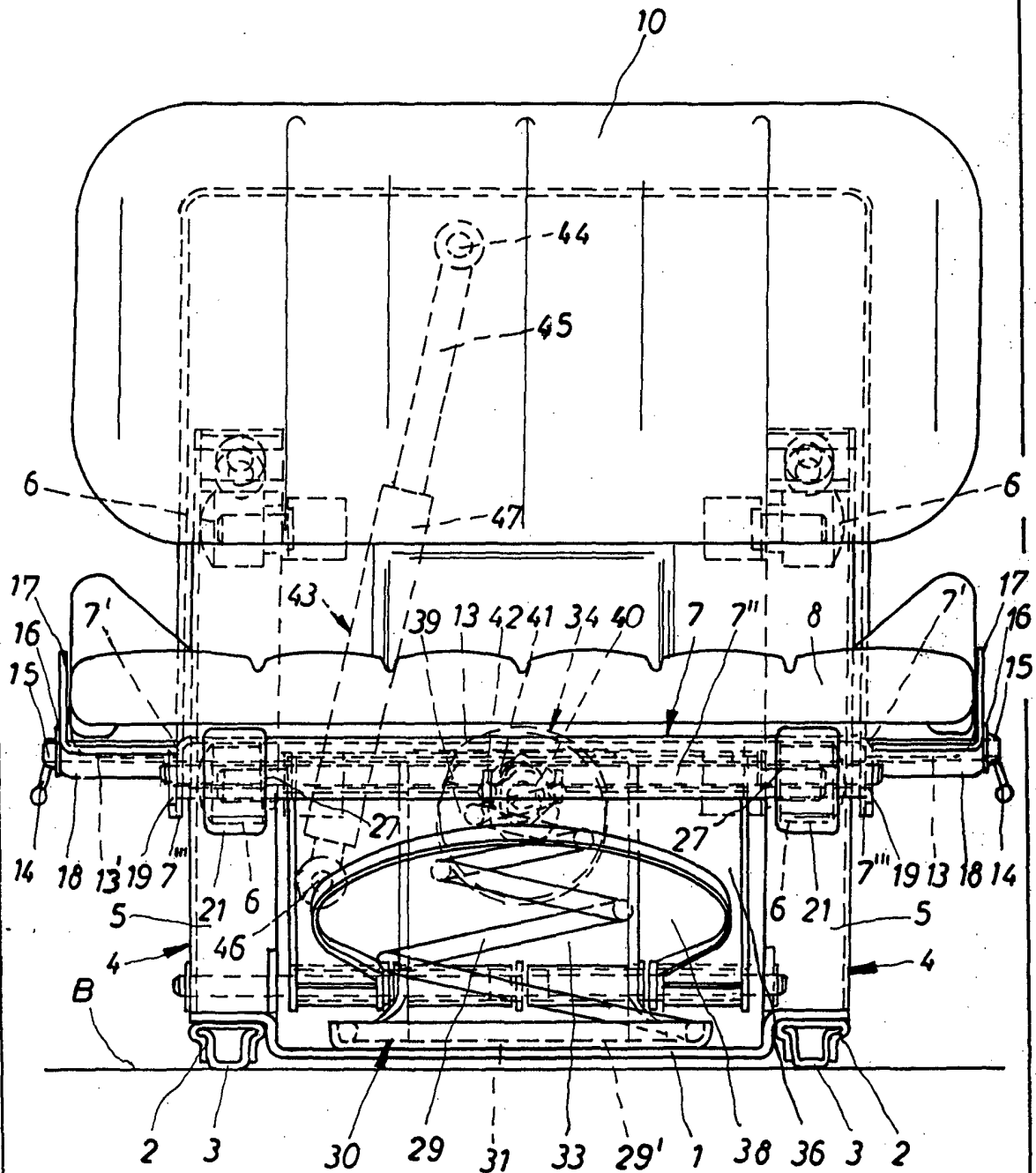


ESCALA VARIABLE

MADRID A 18 NOV 1970

[Handwritten signature]

Fig. 2



ESCALA VARIABLE

MADRID A 18 NOV. 1970