

203622



203622

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de una..

PATENTE DE INVENCION

SOLICITANTE: MARIO FARELLI, de nacionalidad italiana

RESIDENCIA: Corso Giulio Cesare, 298.- TURIN (Italia)

INVENTOR: EL SOLICITANTE

ENUNCIADO: "PERFECCIONAMIENTOS RELATIVOS A LOS CHASIS METALICOS DE ASIENTOS EN LOS VEHICULOS AUTOMOVILES EN GENERAL"

Prioridad: Patente italiana n.º 7.1031-A/70 del 3-12-70

203622



1 La presente memoria descriptiva tiene como
fin la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el pri-
vilegio de explotación industrial y comercial exclusivo en el
territorio nacional de una Patente de Invención, de acuerdo
5 con la Legislación vigente, que, como el enunciado indica, se
trata de "PERFECCIONAMIENTOS RELATIVOS A LOS CHASIS METALICOS
DE ASIENTOS EN LOS VEHICULOS, AUTOMOVILES EN GENERAL".

 El presente invento se refiere a un perfeccio-
namiento relativo a los asientos para vehículos automóviles en
10 general, particularmente al chasis metálico de los asientos
para coches automóviles, así como a los medios de deslizamien-
to de los mismos en sentido longitudinal para el reglaje de
su posición en el interior, y en relación con la cabina del
vehículo automóvil, y relativamente a los asientos traseros
15 fijos.

 Más específicamente, el perfeccionamiento re-
lativo al chasis metálico de dichos asientos se refiere a los
asientos delanteros sin articulación entre el respaldo y el
asiento propiamente dicho, es decir, de chasis rígido. Es sa-
20 bido, que este tipo de asientos, a fin de que el respaldo pue-
da soportar de una manera apropiada los esfuerzos a los que
está sometido durante la marcha del vehículo, es necesario que
el elemento tubular que los constituye, esté dotado de una no-
table resistencia a la flexión, y que presente pues, una gran
25 sección transversal y un espesor apropiado.

 Es evidente, aunque las dimensiones del chasis
tubular estén mantenidas entre buenos márgenes de seguridad,
que no es posible sobrepasar ciertos límites de peso y de di-
mensiones, y en consecuencia, a causa del perfil del asiento
30 mismo que comprende un cuadro de perímetro horizontal y otro



1 de perímetro sustancialmente vertical, hay siempre una fuerte
tendencia a la deformación en correspondencia con las esquinas
de unión entre los dos cuadros del conjunto del chasis bajo los
esfuerzos aplicados por el peso de la persona que lo ocupa.

5 A fin de evitar toda posibilidad de deforma-
ción permanente del chasis, en los asientos rígidos que se ha
citado anteriormente, el presente invento tiene por objeto un
chasis caracterizado por el hecho de que comprende al menos un
par de elementos tubulares, uno de los cuales forma el cuadro
10 perimetral del respaldo, y participa a la formación de la base
de apoyo del asiento; el otro elemento tubular constituye o
concorre a constituir el cuadro perimetral del asiento, y pre-
senta un par de ramas conjugadas y de alguna manera sólidamen-
te unidas a los montantes laterales del cuadro del respaldo,
15 mientras que con sus extremidades opuestas a dichas ramas está
sólidamente unido a la traviesa anterior del asiento, realizan-
dose así un chasis rígido e indeformable gracias a la particu-
lar estructura de los montantes verticales del respaldo y del
par de ramas horizontales que forman cada una un costado del
20 asiento; la rama inferior de cada par está unida, por roblona-
do o cualquier otro medio, sólidamente a un elemento de guía
que puede deslizar longitudinalmente con relación a la guía
correspondiente que está sólidamente fijada al suelo del casco
del vehículo.

25 Siempre, según los perfeccionamientos en cues-
tión, cada una de las guías longitudinales para el deslizamien-
to, dos por cada asiento, comprenden como es sabido, un elemen-
to unido sólidamente al fondo del vehículo, y un segundo ele-
mento complementario del primero, unido con cada una de las ra-
30 mas longitudinales del chasis del asiento. Como es sabido, los

203622



1 elementos deslizantes de las dos guías relativos a cada asien-
to, están directamente fijados a dichas ramas longitudinales
por medio de soldaduras laterales que comportan tiempos de tra-
bajo apropiado relativamente largos, y que no aseguran una per-
5 fecta unión entre las piezas. A fin de mejorar esta unión, la
superficie de cada elemento deslizante conjugada del corres-
pondiente elemento tubular, está conformada de manera que pre-
senta una sección cóncava a fin de que pueda contener mejor a
la superficie cilíndrica del elemento mismo. Es evidente que
10 esta realización solicita también una particular operación de
trabajo de dichos elementos deslizantes. Según el perfecciona-
miento en cuestión, la unión entre cada rama tubular longi-
tudinal de la base del asiento, y el correspondiente elemento
deslizante, está realizada por medio del empleo de un elemen-
15 to de teja que está colocado a caballo del elemento tubular lon-
gitudinal, y que se apoya con sus flancos y sobre toda su lon-
gitud, sobre dicho elemento deslizante; unos elementos de aco-
plamiento apropiado bloquean entre sí, y al mismo tiempo, el
elemento de teja, la correspondiente rama tubular y el elemen-
20 to deslizante, realizando así por cada rama que forma la base
del asiento, una guía de deslizamiento con relación al corres-
pondiente elemento fijado sobre el fondo del vehículo.

Para comprender mejor la naturaleza del inven-
to en el plano adjunto hacemos una representación esquemáti-
25 ca de su utilización, no siendo en absoluto limitativa y sus-
ceptible por ello de las modificaciones accesorias que no al-
teren las características esenciales.

La figura 1, ilustra en perspectiva, un cha-
sis tubular metálico para asientos rígidos de vehículos automó-
30 viles.

203622



1

La figura 2 es un despiece en perspectiva de los elementos que pueden ser unidos recíprocamente para realizar cada una de las guías longitudinales.

5

La figura 3 es una vista en sección transversal de los elementos representados sobre la figura anterior, unidos entre sí.

En ellas se anotan las siguientes particularidades:

10

Nº 1.- Ramas verticales del asiento.

Nº 2.- Ramas horizontales del asiento.

Nº 3.- Extremidad anterior.

Nº 4.- Doble codo rígido.

Nº 5.- Elemento tubular metálico.

Nº 6.- Asiento.

15

Nº 7.- Elementos tubulares.

Nº 8.- Deslizadera.

Nº 9.- Pieza en forma de teja.

Nº 10.- Tornillo de unión.

Nº 11.- Tuerca autofijable.

20

Nº 12.- Puntos de unión.

Nº 13.- Ramas horizontales.

Nº 14.- Montantes verticales.

Nº 15.- Traviesa anterior del chasis.

Nº 16.- Bordes de la pieza en teja.

25

De acuerdo con lo que se ha dicho anteriormente y como se ha representado sobre la figura 1, un elemento tubular metálico (5) convenientemente replegado, forma el cuadro del respaldo, mientras que con sus ramas horizontales (13) realiza la base de apoyo del chasis. El cuadro del asiento (6) está formado por un par de elementos tubulares (7) sustancial-

30

203622



1 mente plegados en "L" con las ramas verticales (1) longitudina-
mente soldadas o de cualquier otra forma unidas sólidamente a
los montantes verticales (14) del cuadro del respaldo. Cada
rama (2) de cada uno de los elementos en "L" se extiende para-
5 lelamente a la rama (13) de la base del asiento que está deba-
jo de ella, y en su extremidad anterior (3) está sólidamente
unida, por ejemplo por soldadura, a la traviesa anterior (15)
del chasis.

10 En estas condiciones cada costado del chasis
comprende un par de elementos (14, 1, 13, 2) y un doble codo
rígido indicado por (4) que hace al conjunto absolutamente rí-
gido o todo lo más moderada y elásticamente deformable, y por
consecuencia en condiciones de soportar importantes esfuerzos
que derivan del peso de la persona que lo ocupa y de las even-
15 tuales variaciones de velocidad más o menos bruscas que se ve-
rifican durante la marcha del vehículo automóvil.

Cada una de las ramas (13) que en par forman
la base de apoyo del asiento, según el perfeccionamiento en
cuestión, está unida al correspondiente elemento de deslizamien-
20 to (8) que está debajo de ellas por medio de la unión obtenida
entre dicho elemento de deslizadera y la pieza (9) metálica en
forma de teja que está por encima, como se ha representado en
las figuras 2 y 3.

25 Como se ha dicho al comienzo, la superficie
cilíndrica (13) de cada rama del chasis metálico, está sólida-
mente unida con relación a las superficies del elemento de guía
(8) a través de una generatriz del mismo elemento (13) y con
clavos (10) apropiados, que pasan a través de los tres elemen-
tos, (13, 8 y 9) y que están eventualmente provistos de topes
30 (11) bajo forma de tuercas de autofijación, o bien con clavos

203622



1 de extremidades remachadas, o aún a través de soldadura por
puntos hechos en correspondencia con los bordes (16) del ele-
5 mento (9) que queda bloqueado sobre el elemento (8) en corres-
pondencia de los puntos (12) que acoplan los bordes opuestos
(16) del elemento (9) con relación al elemento (8).

En cualquier caso, cada rama (13) de la base
del chasis del asiento, está así rápida y solidariamente blo-
10 queada con relación al elemento de deslizadera (8) que puede
tener cualquier otra forma diferente de la que se ha represen-
tado, evitándose las largas soldaduras longitudinales y asegu-
rando la imposibilidad de oscilación transversal de cada ele-
mento de guiado bloqueado por los bordes (16) del elemento de
teja (9).

La rapidez, y en consecuencia la economía del
15 montaje y de realización del conjunto descrito, al mismo tiem-
po que la resistencia de la unión recíproca entre las piezas
(8, 13 y 9) hacen preferible el perfeccionamiento en cuestión
al sistema de unión por soldadura entre las piezas (13 y 8)
también, y sobre todo porque es evidente que las soldaduras
20 longitudinales que unían dichas piezas, determinan la deforma-
ción de los elementos de deslizadera y su mal funcionamiento
con relación a las guías correspondientes de deslizamiento.

Descrita suficientemente la naturaleza del
invento, solo cabe añadir que en su conjunto es posible aña-
25 dir cambios de forma y materia en cuanto tales alteraciones
no desvirtuen su fundamento.

El solicitante, al amparo de los Convenios
Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el de-
recho de extender esta demanda a los países extranjeros, si
30 fuera posible, reivindicando la misma prioridad de la presen-
te solicitud.

203622



1 Igualmente el solicitante se reserva el de-
recho de introducir en la presente invención cuantos perfec-
cionamientos sobre la misma puedan derivarse, mediante la so-
licitud de los correspondientes certificados de adición en la
5 forma señalada por la Ley.

NOTA

La Patente de Invención que se solicita por
veinte años en España, de acuerdo con la vigente Legislación
deberá recaer sobre "PERFECCIONAMIENTOS RELATIVOS A LOS CHASIS
10 METALICOS DE ASIENTOS EN LOS VEHICULOS AUTOMOVILES EN GENERAL"
en todo de acuerdo con las siguientes

REIVINDICACIONES

1ª.- Perfeccionamientos relativos a los chasis
metálicos de asientos en los vehículos automóviles en general,
15 caracterizados porque siendo particularmente aplicables a cha-
sis de respaldo no articulado, que comprenden un cuadro que
forma el asiento propiamente dicho, y un cuadro que forma el
respaldo, rígidamente unidos entre sí, está el cuadro del asien-
to constituido por dos elementos tubulares plegados en forma
20 de "L", que presentan la rama vertical rígida y sólidamente
unida a los montantes del cuadro del respaldo que con sus ra-
mas horizontales forman la base del asiento, a fin de dar al
conjunto del chasis una particular rigidez en correspondencia
con los codos angulares, que resultan dobles sobre cada costa-
25 do del asiento.

2ª.- Perfeccionamientos relativos a los chasis
metálicos de asientos en los vehículos automóviles en general,
en todo de acuerdo con la anterior reivindicación, caracteriza-
dos porque las ramas horizontales del elemento tubular que for-
30 ma la base de apoyo del asiento, están provistas de elementos



1 de deslizadera que coóperan con los correspondientes elementos
de guía solidariamente fijados al suelo o fondo de la carcasa
del automóvil, estando cada uno de éstos tubulares horizontales,
unido con el elemento de deslizadera a través de un elemento
5 en forma de teja de perfil transversal en "U" invertida, que
cierra o aprisiona el elemento tubular con relación a la cara
superior de la correspondiente deslizadera.

3ª.- Perfeccionamientos relativos a los chasis
metálicos de asientos en los vehículos automóviles en general,
10 en todo de acuerdo con las anteriores reivindicaciones, carac-
terizados porque cada elemento en forma de teja, está dispues-
to a caballo de la correspondiente rama tubular de la base del
asiento, y está unido a la correspondiente deslizadera por me-
dio de una pluralidad de clavos o bulones o medios similares,
15 que atraviesan diametralmente el elemento tubular y transver-
salmente a los elementos de deslizadera y de teja.

4ª.- Perfeccionamientos relativos a los chasis
metálicos de asientos en los vehículos automóviles en general,
en todo de acuerdo con las reivindicaciones primera y segunda,
20 caracterizados porque el elemento en teja dispuesto a caballo
de la correspondiente rama tubular de la base del asiento, está
unido al correspondiente elemento de deslizadera por puntos
de soldadura.

5ª.- Perfeccionamientos relativos a los cha-
sis metálicos de asientos en los vehículos automóviles en gene-
25 ral, en todo de acuerdo con las anteriores reivindicaciones, ca-
racterizados porque comprende un respaldo constituido por mon-
tantes laterales y verticales acoplados y un asiento constitu-
do por ramas paralelas de elementos tubulares separados y deri-
30 vados de elementos que forman los montantes verticales, compren

203622



1 diendo además gufas de deslizadera fijadas sobre las ramas ho-
rizontales inferiores del chasis, que forman la base del mismo
por medio de elementos de teja dispuestos a caballo sobre di-
5 chas ramas horizontales, que se apoyan con sus bordes longi-
tudinales sobre la superficie de la cara superior, del corres-
pondiente elemento de deslizadera, contra el que están bloquea-
dos solidariamente por medios apropiados.

10 6ª.- "PERFECCIONAMIENTOS RELATIVOS A LOS CHA-
SIS METALICOS DE ASIENTOS EN LOS VEHICULOS AUTOMOVILES EN GE-
NERAL"

Según queda sustancialmente descrito en la pre-
sente memoria que consta de diez hojas mecanografiadas por una
sola cara acompañada de sus correspondientes dibujos.

15 Madrid, 4 NOV. 1971
El Agente Oficial

MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
P. P.

20

25

30



FIG. 1

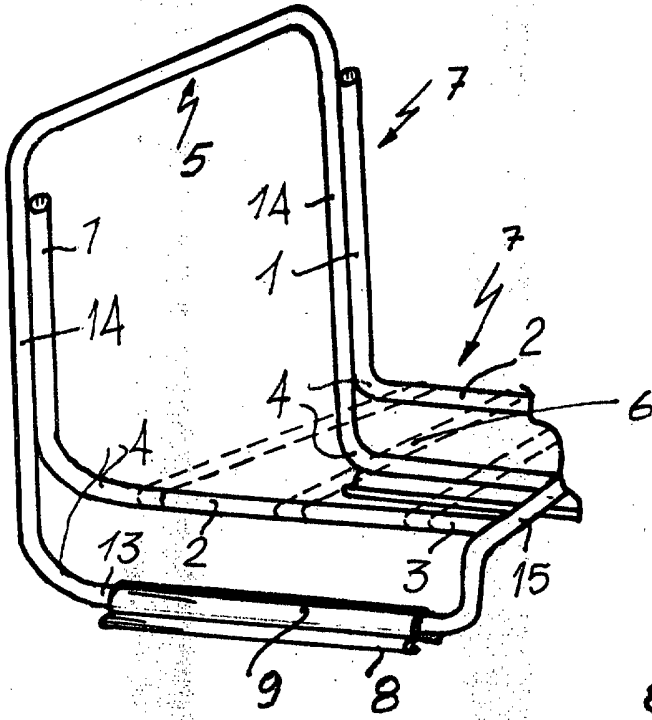


FIG. 2

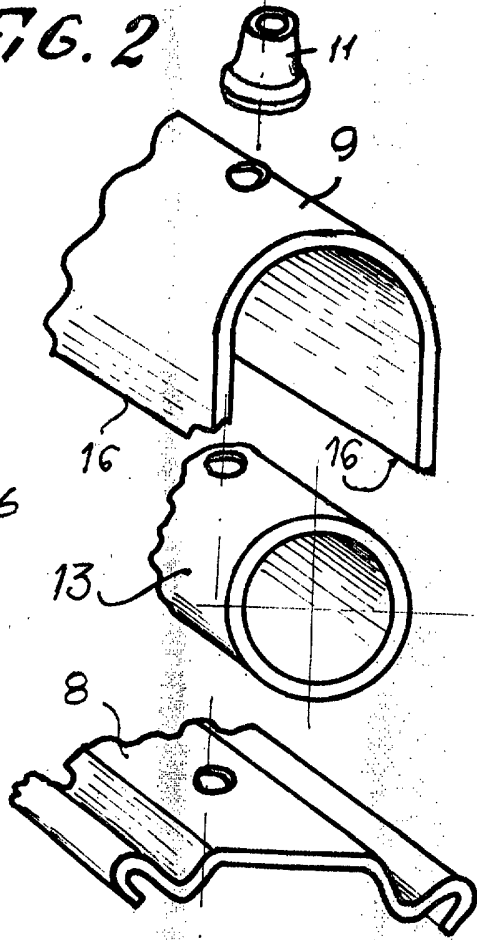
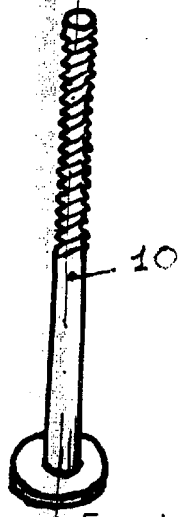
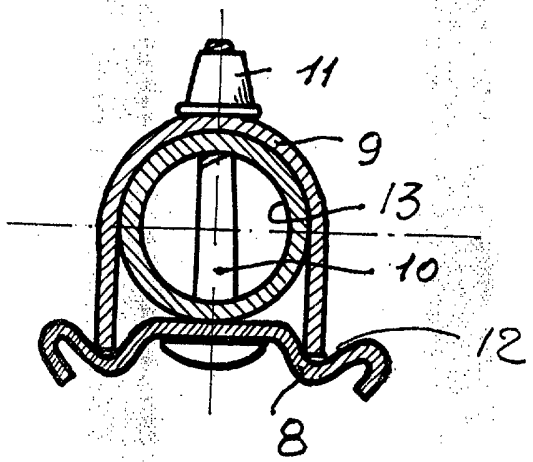


FIG. 3



Escala variable
Madrid 4 NOV. 1971
El Agente Oficial.

MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
P. P.

Handwritten signature or initials.