

1069



ESPAÑA

(19) ES	(11) NUMERO	(18) Y
(21)	253988	
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	30 OCT. 1980	

MODELO DE UTILIDAD

16 FEB. 1981
 MICROFILM 99
 MICROFILM 99

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		
79 27263	5 Noviembre 1979	Francia

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	INT C13. B GON 1108

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"Butaca de vehículo"

(71) SOLICITANTE (S)
SOCIETE INDUSTRIELLE BERTRAND FAURE

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Brières-les-Scelles, 91150 Etampes, Francia

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
M. Curell Suñol

PL/FZ-0395-80-05

EX-FR

M O D E L O D E U T I L I D A D

por VEINTE años

solicitado en España a favor de SOCIETE INDUSTRIELLE BERTRAND FAURE, de nacionalidad francesa, domiciliada en Brières-les-Scelles, 91150 Etampes, Francia, por "Butaca de vehículo", con prioridad de la solicitud francesa 79 27263 de fecha 5 Noviembre 1979. - - - - -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a las butacas de vehículos, particularmente, automóviles. - - - - -

5. La invención se refiere más particularmente al caso en que las armaduras de las butacas en cuestión están esencialmente constituidas por unos cascos, estando estos cascos preferentemente formados en un material plástico moldeado pero que pueden también estar formados de otra manera, por ejemplo por una chapa embutida de aluminio o material análogo. - - - - -

10. Estas butacas presentan un cierto número de ventajas sobre las de armadura discontinua de acero, en particu-

lar en lo que concierne a la ligereza, la inalterabilidad, el bajo precio y la simplificación de la construcción y del montaje de los cojines de la butaca, vista la posibilidad de dar directamente a los cascos que soportan estos cojines una forma adaptada a la anatomía de una persona sentada. - - -

5.

Pero para las construcciones conocidas de los cascos en cuestión, la resistencia al aplastamiento transversal es relativamente pequeña, de manera que no es previsible utilizar estos cascos como elementos estructurales que contribuyan a la rigidización transversal del chasis de vehículos correspondientes. Además, la fijación de estos cascos sobre sus bases metálicas es difícil de realizar con solidez. -

10.

La invención tiene por objetivo, sobre todo, hacer los cascos del tipo en cuestión tales que respondan mejor que hasta el presente a las diversas exigencias de la práctica, particularmente en lo que concierne a la simplicidad y a la robustez de la fijación de dichos cascos sobre sus bases, así como a la resistencia de estos cascos a la compresión transversal, estando entonces el riesgo de su aplastamiento transversal, cuando sobrevienen choques laterales en el vehículo correspondiente, prácticamente eliminado. - - -

15.

20.

Las butacas del tipo en cuestión según la invención están esencialmente caracterizadas porque comprenden por lo menos un tubo metálico rígido que se extiende horizontalmente y transversalmente sobre este casco, de manera

25.

que atraviase ajustadamente un túnel discontinuo formado por una sucesión de costillas rígidas, de concavidades alternadas, que forman parte de dicho casco. - - - - -

5. En unos modos de realización preferidos, se recurre además a la una y/o a la otra de las disposiciones siguientes: - - - - -

10. - el número de los tubos rígidos transversales es de dos para cada casco, estando estos tubos dispuestos respectivamente en la parte anterior y en la parte posterior del asiento, - - - - -

- el número de las costillas de casco que corren a lo largo de cada tubo ajustadamente está comprendido entre 4 y 10, - - - - -

15. - la suma de las anchuras de las costillas inferiores es mayor que la suma de las anchuras de las costillas superiores, - - - - -

20. - unas placas verticales longitudinales forman preferentemente parte del soporte de butaca y están dispuestas axialmente en frente a los extremos de los tubos rígidos transversales. - - - - -

La invención comprende, aparte de estas disposiciones principales, otras ciertas disposiciones que se utilizan preferentemente al mismo tiempo y de las que se hablará más

explícitamente a continuación. - - - - -

En lo que sigue se describirá un modo de realización preferido de la invención, con referencia al plano anexo, de una manera desde luego no limitativa. - - - - -

5. La figura 1, de este plano, muestra en vista en perspectiva, con partes arrancadas, un chasis de vehículo equipado con dos butacas de acuerdo con la invención. - - -

La figura 2 es una sección vertical longitudinal media de dicha butaca. - - - - -

10. La armadura considerada es un casco moldeado 1 de material plástico, tal como una resina poliéster ventajosamente armada con fibras de vidrio u otro material. - - -

Este casco presenta la forma general de una cubeta adaptada para recibir una persona sentada con interposición de cojines apropiados 2. - - - - -

15. La misma está atravesada en su base por dos tubos metálicos rígidos 3, 4, uno, el 3, dispuesto en la parte anterior del asiento y el otro, el 4, en la parte posterior. -

20. El montaje de cada tubo sobre el casco está asegurado por su alojamiento ajustado en un túnel discontinuo 5 formado por una sucesión de costillas o tiras rígidas 6 que forman parte del casco mismo y reventados en cierto modo en

este último de manera que corran a lo largo alternativamente de la cara inferior y de la cara superior de dicho tubo. - -

5. En proyección horizontal, las diferentes costillas 6 forman una sucesión de rectángulos alargados longitudinalmente y acolados transversalmente uno al lado del otro a lo largo de hendiduras rectilíneas longitudinales. - - - - -

En proyección transversal cada costilla se presenta en forma de una U con alas abocardadas exteriormente, U cuya zona media se extiende según un arco de círculo. - - -
.....

10. La amplitud de este arco es aquí un poco inferior a 90° para las costillas superiores y, por el contrario, netamente superior a 90°, por ejemplo del orden de 120° a 160°, para las costillas inferiores, de manera que estas últimas forman aún más resalte sobre la superficie media del casco

15. que las costillas superiores: esta medida permite evitar cualquier sensación de "punto duro" o más precisamente de "barra dura" a nivel de los tubos, cuando los cojines de la butaca son de poco espesor. - - - - -

20. El tubo anterior 3 está ventajosamente situado en la zona del casco que corresponde con el extremo posterior de los muslos de las personas sentadas, zona donde una porción posterior curvada de este casco se une a una prolongación anterior 1a generalmente plana. - - - - -

Desde luego, las concavidades de los arcos consi-

derados están orientadas alternativamente hacia abajo hacia arriba para las costillas sucesivas. - - - - -

5. Estas costillas salen de moldeo con el casco 1 del que forman parte integrante: sus extremos anterior y posterior están unidos tangencialmente con el resto de este casco fundiéndose en él. - - - - -

10. La suma de las anchuras de las costillas inferiores es preferentemente mayor que la suma de las anchuras de las costillas superiores de manera que la solidez del enganche del casco sobre cada tubo es más elevada hacia arriba que hacia abajo: esta medida permite dar al casco una excelente resistencia al arrancado cuando tienen lugar los choques.

El casco así reforzado por los tubos 3, 4 presenta una resistencia muy elevada al aplastamiento transversal. -

15. En efecto, las costillas 6 que corren a lo largo de cada tubo 3 ó 4 impiden a éste "pandearse" cuando es sometido a un esfuerzo de compresión axial: la fuerza transversal de mantenimiento que es suficiente, en efecto, aplicar sobre el tubo para evitar dicho pandeo es relativamente pequeña y las costillas 6 cumplen perfectamente esta función.

Además de dicha función de rigidización transversal, los tubos 2 y 4 cumplen algunas otras. - - - - -

En particular, debido al enganchado sólido y bien

repartido del casco 1 sobre estos tubos es suficiente ensamblar estos últimos a la base 7 (fig. 2) para asegurar la fijación de dicho casco sobre esta base. - - - - -

5. A este efecto, se unen los extremos de dichos tubos a dicha base 7 de cualquier manera que se desee, particularmente por medio de mecanismos (no representados) que permitan regular individualmente estos tubos en altura y unas guías 8 que permiten una regulación del conjunto del asiento soportado en posición longitudinal. - - - - -

10. Se pueden también utilizar los tubos 3 y 4 para transmitir de un lado al otro de la butaca unos pares de mando, tales como los desarrollados para regular al altura y/o la inclinación del asiento, o incluso la inclinación de su respaldo, o también la rigidización del sostenimiento ofrecido a los riñones de las personas sentadas. - - - - -

15. Para efectuar esta transmisión de un lado al otro del respaldo, se pueden utilizar los tubos 3 y 4 mismos, entonces montados de forma que puedan deslizar en rotación en sus túneles 5, o unos vástagos alojados en estos tubos, fijados entonces a su vez con respecto al casco. - - - - -

20. Las butacas así rigidizadas transversalmente por los tubos 3 y 4 son ventajosamente utilizadas en combinación con un chasis de vehículo previsto de forma tal que estas butacas contribuyen por sí mismas a la rigidez transversal de dicho chasis. - - - - -

25.

5. A este efecto se hace comprender a dicho chasis una cubeta 9 (fig. 1) delimitada lateralmente por dos paredes verticales longitudinales rígidas 10 y apropiadas para recibir de una manera casi ajustada en dirección transversal cada casco rigidizado 1, eventualmente equipado con sus mecanismos laterales de regulación, con la interposición generalmente de placas metálicas verticales longitudinales (no representadas), que forman parte en particular del soporte de la butaca y que sirven para repartir las cargas de compresión transversal. - - - - -

10. De esta manera, en caso de compresión transversal del chasis, cada pared 10 de la cubeta entra casi inmediatamente en contacto con por lo menos un extremo de uno de los tubos 3 y 4, preferentemente con interposición de una de las placas de repartición mencionadas anteriormente, lo que evita cualquier efecto de "punzonado", y la resistencia del tubo en cuestión al pandeo impide cualquier incremento ulterior del aplastamiento transversal así iniciado. - - - - -

20. En el caso preferido ilustrado, en que el vehículo comprende dos butacas una al lado de la otra, el chasis 6 comprende dos de dichas cubetas 9 una al lado de la otra, unidas la una a la otra por un puente central 11: este puente presenta en sección transversal la forma de una U invertida cuyas alas verticales corresponden a las dos paredes 10 paralelas, de las dos cubetas, próximas al centro del vehículo. - - - - -

25.

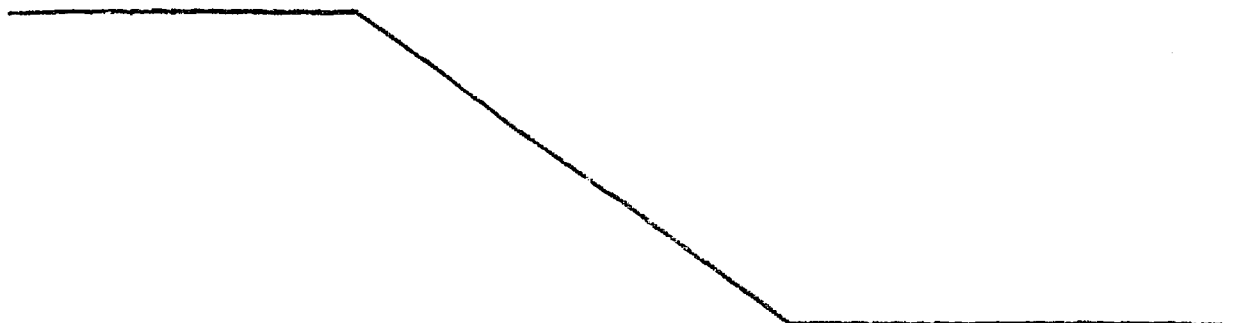
La pared exterior de cada cubeta puede estar ligada de forma permanente al resto de ésta. - - - - -

5. En la variante ilustrada en la figura 1, esta pared exterior forma parte de una puerta 12 del vehículo, la cual puede ser considerada como una parte integrante del chasis en su posición cerrada. - - - - -

10. A consecuencia de lo cual, y cualquiera que sea el modo de realización adoptado, se dispone finalmente de butacas con cascos rígidos transversalmente cuya constitución y ventajas resultan suficientemente de lo que precede. - -

15. Desde luego, y como resulta por otra parte de lo que precede, la invención no se limita en modo alguno a aquellos de sus modos de aplicación y de realización que han sido más especialmente previstos sino que abarca, por el contrario, todas las variantes. - - - - -

A los efectos consiguientes se declaran de novedad, propiedad y utilidad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las reivindicaciones que siguen. - - - -



REIVINDICACIONES

5. 1.- Butaca de vehículo, cuya armadura está esencialmente constituida por un casco, caracterizada porque comprende por lo menos un tubo metálico rígido (3, 4) que se extiende horizontalmente transversalmente, es decir según la anchura del casco (1), tubo montado sobre éste casco de manera que atraviase ajustadamente un túnel discontinuo (5) formado por una sucesión de costillas rígidas (6) de concavidades alternadas que forman parte de dicho casco. - - -

10. 2.- Butaca según la reivindicación 1, caracterizada porque el número de los tubos transversales es de dos para cada casco, estando estos tubos dispuestos respectivamente en la parte anterior y en la parte posterior del asiento.

15. 3.- Butaca según cualquiera de las reivindicaciones 1 y 2, caracterizada porque el número de costillas (6) de casco que corren a lo largo de cada tubo ajustadamente está comprendido entre cuatro y diez. - - - - -

20. 4.- Butaca según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la suma de las anchuras de las costillas inferiores es mayor que la suma de las anchuras de las costillas superiores. - - - - -

5.- Butaca según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque unas placas verticales longitudinales, que forman preferentemente parte del soporte

te de butaca, están dispuestas axialmente frente a los extremos de los tubos rígidos transversales. - - - - -

6.- "BUTACA DE VEHICULO". - - - - -

5. Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de once hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y de una lámina de dibujos que la ilustra.

MADRID 3 0 OCT. 1980
P. A. M. CURELL SUÑOL

Curell

