

10	ES	11	NUMERO	256672	19	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	14 FEB. 1980		



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 - JUL. 1981

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				
	79 04 425		21 Febrero 1979		Francia

MICROFILMADO

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60N 1/02

54	TITULO DE LA INVENCION
	"Disposición de guiado para butacas de vehículos"
	Transformación de:
	Solicitud de Patente de Invención nº. 488.585

71	SOLICITANTE (S)
	A. & M. COUSIN et Cie

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Le Bois de Flers, Boite Postale No 16, 61 103 Flers, Orne, Francia

72	INVENTOR (ES)
	---

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	M. Curell Suñol

CF 79/11  
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 A. & M. COUSIN et Cie,  
de nacionalidad francesa, domiciliada en Le Bois de Flers,  
Boite Postale No 16, 61 103 Flers, Orne, Francia, por "Dis-  
posición de guiado para butacas de vehículos", con priori-  
dad de la solicitud francesa 79 04 425 de fecha 21 febrero  
1979. - - - - -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención tiene por objeto un sistema  
o disposición que permite la puesta en posición automática  
del asiento y el respaldo de una butaca de vehículo cuando  
por una razón cualquiera se ha desplazado la butaca hacia  
adelante y rebatido el respaldo sobre el asiento. - - - - -

5.

Los nuevos vehículos automóviles están ideados de  
manera que permitan el transporte de cuatro personas en un  
habitáculo tan reducido como sea posible a fin de que el  
vehículo sea poco voluminoso, lo menos pesado posible y que

su motor sea de pequeña potencia a fin de reducir al máximo el consumo de carburante. - - - - -

Todas estas condiciones obligan a la mayor parte de los constructores a realizar unos vehículos que no com-

5. prenden más que dos puertas laterales y, en general, una tercera puerta, llamada portón, posterior de manera que haga posible la introducción de los equipajes y, cuando las plazas posteriores no están ocupadas por pasajeros, transformar el vehículo en tipo comercial por replegado de la
10. banqueta posterior, lo que libera en general una superficie importante que permite el transporte de objetos pesados y vo luminosos. - - - - -

Esta concepción de vehículo obliga, por consiguiente, a los constructores a prever unas puertas laterales de

15. grandes dimensiones, en particular en el sentido de la longitud, a fin de permitir la subida lo más fácil posible de los pasajeros a la parte posterior del habitáculo. Ahora bien, esta entrada y también la salida de los pasajeros de la parte posterior del vehículo necesitan el desplazamiento, hacia delante del vehículo, de las butacas anteriores

20. con rebatimiento de los respaldos de estas butacas de manera que liberen un espacio libre tan grande como sea posible entre el borde posterior de los asientos anteriores y los montantes laterales de la carrocería del vehículo que cooperan con las puertas para cerrar el habitáculo. - - - - -

25.

5. Se está pues obligado a modificar sistemáticamente la posición de las dos butacas anteriores pero es absolutamente necesario, después de cada entrada o cada salida de los pasajeros de atrás, volver a colocar las butacas en su posición inicial que corresponde a la posición de confort de los pasajeros de delante y en particular del conductor: - - -

10. Se ha ensayado ya, con la ayuda de un órgano-memoria, de hacer encontrar de nuevo a las dos butacas anteriores su posición normal después de los desplazamientos sucesivos que permiten la entrada y la salida de los pasajeros de atrás pero todas las realizaciones conocidas hasta el presente no han dado satisfacción puesto que, por una parte, son onerosas y, por otra parte, a menudo frágiles y por consiguiente de mal funcionamiento. Además, estos sistemas son, en general  
15. voluminosos y no convienen por tanto a los constructores en razón de la estrechez del emplazamiento destinado a la colocación de las guías de las butacas anteriores, guías que deben tener una gran resistencia puesto que, cada vez más, sirven de punto de apoyo a los cinturones de seguridad. - - -

20. La presente invención evita estos inconvenientes creando un sistema que está montado a lo largo de una de las guías de la butaca considerada sobre el lado interno de esta guía y que permite, por adición de un carril perforado suplementario, poner en posición, con la ayuda del sistema normal  
25. de regulación en posición adelante-atrás de la butaca, un

carro cursor que determina la posición elegida y normal de la butaca de forma que encuentre de nuevo, cuando se utiliza el mando rápido que permite avanzar la butaca y bajar al mismo tiempo el respaldo cuando tiene lugar la instalación de una

5. persona en las butacas posteriores del vehículo, empujando simplemente la butaca anterior considerada, la posición normal y funcional de esta butaca anterior a fin de que el pasajero o el conductor, según que se trate del uno o el otro, tome de nuevo su posición normal y confortable de asiento con una inclinación correcta del respaldo, por lo menos en la posición elegida por este pasajero. - - - - -

10.

De acuerdo con la invención, una de las guías presenta en su lado interno un carril lateral que presenta unas perforaciones equidistantes en su parte superior para cooperar con unas perforaciones equidistantes y separadas en la misma longitud, perforadas en la parte superior de un carro que desliza sobre el carril lateral precitado, pudiendo este carro ser encavado sobre el carril lateral por medio de un dedo solidario de una palanca articulada sobre el lado del carro, palanca que presenta un órgano de asido que coopera con un dedo solidario de una leva montada sobre un árbol que puede girar en unos apoyos solidarios de la parte superior de las guías normales de la butaca, comprendiendo también la leva precitada un dedo horizontal que coopera con la parte posterior de una barra vertical solidaria del carro para arrastrarlo, presentando el árbol precitado también un gancho que coopera

15.

20.

25.

ra con un tirante terminado por una pieza en forma de gancho cuyo pico penetra en una escotadura prevista en la armadura del respaldo para desenclavarlo y llevarlo a pivotar fácilmente sobre el asiento. - - - - -

5. Según otra característica de la invención, un resorte actúa sobre el gancho que presenta el pico de enclavamiento de la armadura del respaldo para mantener dicho pico en la escotadura prevista en la armadura del respaldo para el bloqueo de este último en posición de utilización. - - -

10. Otras diversas características de la invención resaltarán, por otra parte, de la descripción detallada que sigue. - - - - -

Una forma de realización del objeto de la invención se ha representado, a título de ejemplo no limitativo, en los planos anexos. - - - - -

15. La fig. 1 es una vista en alzado según la flecha F<sub>1</sub> de la fig. 2, que muestra una parte del sistema que permite la puesta de nuevo en posición automática del asiento en la posición predeterminada. - - - - -

20. La fig. 2 es una vista en planta del sistema completo. - - - - -

La fig. 3 es una sección según la línea III-III de la fig. 2. - - - - -

La fig. 4 es un alzado lateral parcial, a mayor escala, que muestra la parte posterior del sistema. - - - -

La fig. 5 es un alzado lateral parcial, a mayor escala, que muestra la parte anterior del sistema. - - - -

5. La fig. 6 es una planta parcial, a mayor escala, de la parte anterior del sistema. - - - -

10. En la fig. 2, se han representado en planta las dos guías 1, 2 que soportan, por sus elementos superiores deslizantes 1a, 2a, la armadura de la butaca. Esta construcción es clásica y se puede ver fácilmente en sección en la fig. 3 (guía 1, 1a) y el tubo T<sub>1</sub>, que muestra el emplazamiento de la armadura de la butaca sobre la cara superior de la parte deslizante 1a de la guía 1. Este montaje es por tanto tradicional y presenta aquí solamente modificaciones de detalle que  
15. permiten utilizar estas dos guías 1, 2 como puntos de fijación de los cinturones de seguridad, puesto que estas guías están reforzadas de una manera conocida y permiten absorber los choques muy importantes que las hacen deformarse provocando un frenado del movimiento del pasajero cuando tiene  
20. lugar un choque. - - - -

Como se puede ver tanto en la fig. 1 como en la fig. 2, el tubo-armadura de la butaca que soporta el asiento está unido por una articulación 3, provista de una placa 4, al tubo T<sub>2</sub> que forma la armadura del respaldo de la butaca. Ahí,

también, se trata de una construcción clásica para la cual no hay necesidad de dar detalles suplementarios, pero la fijación de la articulación 3 sobre el tubo-articulación T<sub>1</sub> de la butaca se efectúa por medio de una cartela 5 de gran dimensión.

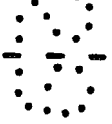
- 5. La referencia 3a designa al eje de rotación de la articulación de la armadura del respaldo con respecto a la armadura del asiento. Como se puede ver fácilmente en la fig. 1, el borde inferior circular 4a de la placa 4 solidaria del respaldo presenta una escotadura 4b en la cual penetra el pico 6 de una pieza 7 que presenta la forma de un gancho y articulada sobre un eje 8 solidario de la cartela 5. Un resorte 9 tiene de a llevar de nuevo el pico 6 a la escotadura 4b del borde 4a de la placa 4. La pieza 7 en forma de gancho lleva, en su parte inferior, un eje 10 sobre el cual está articulada una biela 11 guiada en un reventado 12 de la cartela 5, estando esta biela también articulada sobre un eje 13 que puede desplazarse en una lumbrera arqueada 14 perforada en la parte anterior de la cartela 5. - - - - -
- 10.
- 15.

El eje 3a, alrededor del cual gira la armadura del respaldo de la butaca, está mandado en rotación por un pequeño volante 3b (fig. 1) situado en uno de los costados de la butaca, lo que permite así la puesta en posición correcta de las dos articulaciones dispuestas a una y otra parte de la butaca. Un árbol 15 (figs. 1 y 2) está montado en unos apoyos 15a solidarios de la guía del asiento de la butaca y comprende, en sus dos extremos situados fuera de esta armadura, unas

20.

25.

prolongaciones 15b que forman unas palancas y terminan por unas empuñaduras de maniobra 16. El árbol 15 lleva a cada lado una palanca 17 cuyo pivote 17a coopera con el eje 13, lo que permite el desplazamiento de la biela 11. Los apoyos 15a, en los cuales puede girar el árbol 15, están situados en la zona media de la butaca. - - - - -



5.

10.

15.

Como muestra en particular la fig. 1, el borde exterior 1c de la parte fija de la guía 1 lleva unas muescas 20 destinadas a cooperar con dos dientes 21 solidarios de una palanca pestillo 22 (ver fig. 5) montada pivotante en 23 en la parte superior 1a de la guía 1. Esta palanca pestillo 22 está unida, por un arco 24, a la otra palanca pestillo 22a que coopera con la guía 2, 2a. Un resorte 25 (ver fig. 5), fijado por su extremo 25a sobre unos reventados 26 de la parte superior 1a de la guía (ver fig. 5), tiende a levantar hacia arriba, en el sentido de la flecha F<sub>10</sub> (fig. 5) la palanca pestillo 22 de manera que los dientes 21 quedan engatillados en dos de las muescas. - - - - -

20.

25.

Como se puede ver fácilmente en la fig. 3, la parte inferior de la guía 1 lleva un perfil 30 cuya parte interna 31 afecta la sección de una U invertida perforada por orificios equidistantes 32. Este carril lateral, constituido por la U invertida 31, permite el deslizamiento fácil de un carro 40 (ver fig. 6) que adopta, en sección, sensiblemente la forma de una U invertida una de cuyas alas 40a está curvada hori

zontalmente en 40b (ver fig. 3) de manera que el carro 40 no pueda escaparse del carril 31. Se nota en la parte superior del carro 40 la presencia de una barra vertical 40c (ver figs. 3 y 6) cuya función se explicará más adelante.

- 5. Este carro 40 está perforado, en su parte superior, por una abertura 42 (ver fig. 3) que puede corresponder con una de las aberturas 32 del carril 31. El carro 40 lleva en su lado interno, entre la guía 1, 1a y el carril 31, un eje 45 sobre el cual está montada una palanca 46 (ver fig. 5) acabada, en su parte posterior, por un caballete 47 en U cuyo extremo anterior 47a forma un pico que penetra en unas aberturas 42, 32 de manera que solidaricen el carro 40 con el carril 31. Se destaca que la palanca 46 lleva un gancho 48 en el cual penetra un dedo 49 solidario de una leva 50 fijada sobre el árbol 15. Esta leva 50 lleva, en su parte anterior, un dedo 51 destinado a cooperar con la parte posterior 22a de la palanca pestillo 22, mientras que la parte posterior de esta leva 50 lleva un dedo horizontal 53 que está normalmente a tope posterior con el carro 40. - - - - -

20. Como podrá verse por lo que precede y a la vista de las figs. 1 a 6, solamente la guía 1, 1a está equipada con el carril complementario 31 sobre el cual desliza el carro 40 que constituye la memoria para el posicionado de la butaca considerada. - - - - -

25. Las guías comprenden un órgano-memoria de posicio-

nado que funciona de la forma siguiente: - - - - -

5. Cuando la butaca está ocupada por un pasajero, los órganos descritos anteriormente ocupan la posición representada en la fig. 1. El respaldo está levantado, el pico 6 está alojado en la escotadura 4b, el dedo 53 de la leva 50 está colocado contra la parte posterior vertical 40c del carro 40. El dedo 49 de la leva 50 se encuentra en el gancho 48; por ello, el carro 40 está situado sobre el carril lateral 31 entre el tope 100 (figs. 5 y 6) y el dedo horizontal 53, 10. que queda contra el extremo 40c de la parte vertical del carro 40. Asimismo, bajo la acción del resorte 25, los dientes 21 enclavan, por medio de la palanca pestillo 22, las dos partes de la guía 1, 1a considerada. Es lo mismo para la palanca pestillo 22 que corresponde a la guía 2; 2a. - - - -

15. Cuando, por una razón cualquiera, se está obligado a hacer avanzar la butaca, por ejemplo, para permitir la entrada de un pasajero en el vehículo, se manobra por medio de las empuñaduras de maniobra 16 la palanca 15b en el sentido de la flecha F<sub>11</sub> (fig. 1), lo que provoca el pivotamiento de la palanca 17 que arrastra el eje 13 en la lumbrera 14. La biela 11 avanza en el sentido de la flecha F<sub>12</sub> (fig. 4), la pieza 7 pivota en el sentido de la flecha F<sub>13</sub> (fig. 4) y, por ello, el pico 6 deja la escotadura 4b. 20. Se puede por tanto rebatir el respaldo sobre el asiento pero al mismo tiempo el movimiento de las palancas 15b ha pro- 25.

vocado el pivotamiento en el sentido de la flecha  $F_{15}$  (fig. 5) de la leva 50. El dedo horizontal 53 deja la parte posterior de la barra vertical  $4c$  del carro 40. Además, el movimiento de la leva 50 provoca la introducción, en el sentido opuesto a la flecha  $F_{10}$  (fig. 5), de la palanca-pestillo 22 y, por ello, el desenclavamiento de las partes superiores  $1a$ ,  $2a$  de las guías 1, 2. Esta maniobra se efectúa contra la acción del resorte 25. Se puede entonces correr hacia adelante la butaca, y el dedo 49, dejando el gancho 48, libera la palanca 46 cuyo extremo  $47a$ , en forma de pico, penetra en las aberturas 42, 32, solidarizando el carro 40 con el carril lateral 31. El carro 40 queda por tanto en posición guardando así en memoria la posición que tenía la butaca. El movimiento de la palanca 46 se efectúa bajo la acción del eje 49 solidario de la leva 50. - - - - -

Quando se empuja la butaca para que tome de nuevo su posición primera, se libera la palanca  $15b$  que, bajo la acción de los resortes 9, llevan de nuevo las bielas hacia atrás de manera que cuando se endereza el respaldo éste toma de nuevo su posición primitiva por introducción de los picos 6 en las escotaduras  $4b$ . Asimismo, la leva 50 toma de nuevo su posición primitiva y, por ello, el dedo 49 toma de nuevo su posición en el gancho 48 liberando el carro 40 del carril lateral 31. El dedo horizontal 53 vuelve detrás de la parte vertical  $40c$  del carro 40. La butaca ha tomado por tanto de nuevo su posición que ocupaba antes de la maniobra.

Cuando se desea regular la butaca para ser confortablemente instalada, se levanta el arco 24 en el sentido de la flecha F<sub>16</sub> (fig. 5), lo que provoca el desenclavamiento de las palancas pestillo 22 liberando las partes superiores 1a, 2a de las guías 1, 2. Pero debe considerarse que, durante este movimiento, el árbol 15 ha permanecido en reposo y es así que el respaldo no ha cambiado de posición y que el carro 40, que está nuevamente libre sobre el carril lateral 31, es desplazado por medio del dedo horizontal 53 colocado detrás de la parte vertical 40c del carro 40. - - - - -

5.

10.

Desde que se afloja la presión sobre el arco 24 en el sentido de la flecha F<sub>16</sub>, el resorte 25 lleva de nuevo las palancas pestillos a su posición de enclavamiento haciendo penetrar los dientes 21 en las muescas 20 previstas en las dos partes de las guías 1, 2 de manera que enclaven estas últimas en la posición elegida. - - - - -

15.

La invención no está limitada al ejemplo de realización representado y descrito en detalle, puesto que diversas modificaciones pueden aportarse a la misma sin salir de su marco. - - - - -

20.

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

REIVINDICACIONES

1.- Disposición de guiado para butacas de vehícu-  
 los, del tipo que comprende un órgano-memoria de posicionado,  
 caracterizada porque una de las guías (1, 1a) presenta en su  
 lado interno un carril lateral (31) que presenta unas perfora-  
 ciones equidistantes (32) en su parte superior para coope-  
 rar con unas perforaciones equidistantes (42) y separadas en  
 la misma longitud, perforadas en la parte superior de un ca-  
 rro (40) que desliza sobre el carril lateral precitado, pu-  
 diendo este carro (40) ser enclavado sobre el carril lateral  
 (31) por medio de un dedo (49) solidario de una palanca (46)  
 articulada en el lado del carro (40), palanca (46) que presen-  
 ta un órgano de asido (48) que coopera con un dedo (49) soli-  
 dario de una leva (50) montada sobre un árbol (15) que puede  
 girar en unos apoyos solidarios de la parte superior de las  
 guías normales (1, 1a, 2, 2a) de la butaca, comprendiendo  
 también la leva (50) precitada un dedo horizontal (53) que  
 coopera con la parte posterior de una barra vertical (40c)  
 solidaria del carro (40) para arrastrarlo, comprendiendo tam-  
 bién el árbol (15) precitado un gancho (17) que coopera con  
 un tirante (11) terminado en una pieza (7) en forma de gancho  
 cuyo pico (6) penetra en una escotadura (4b) prevista sobre  
 la armadura del respaldo (T<sub>2</sub>) para desenclavarlo y llevarlo  
 a pivotar fácilmente sobre el asiento. - - - - -

2.- Disposición según la reivindicación 1, carac-

5. terizada porque un resorte (9) actúa sobre el gancho (7) que presenta el pico de enclavamiento (6) de la armadura del respaldo (T<sub>2</sub>) para mantener dicho pico (6) en la escotadura (4b) prevista en la armadura del respaldo para el bloqueo de este último en posición de utilización. - - - - -

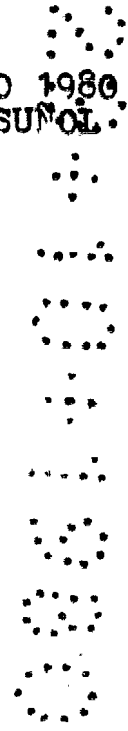
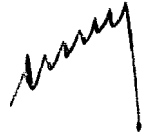
10. 3.- Disposición según la reivindicación 1, caracterizada porque las palancas pestillos (22) solidarizan las partes superiores móviles (1a, 2a) de las guías (1, 2) con respecto a las partes inferiores fijas que cooperan con los dedos (51) fijados sobre los extremos anteriores de las levas (50) montadas sobre el árbol (15) que manda la liberación del respaldo y el enclavamiento del carro-memoria (40) para permitir el deslizamiento hacia adelante y el retorno hacia atrás de la butaca cuando el carro-memoria permanece en posición. - - - - -

20. 4.- Disposición según la reivindicación 1, caracterizada porque el carro-memoria (40) que está bloqueado por penetración de un dedo (47) y (47a) solidario de un palanca (46) que forma un caballete (47) es mantenida en posición bajo el peso de la palanca (46) cuando las levas (50) de liberación han desenclavado las guías normales (1, 1a, 2, 2a) de la butaca a fin de permitirle ser avanzada o retrocedida.

5.- "DISPOSICION DE GUIADO PARA BUTACAS DE VEHICULOS". - - - - -

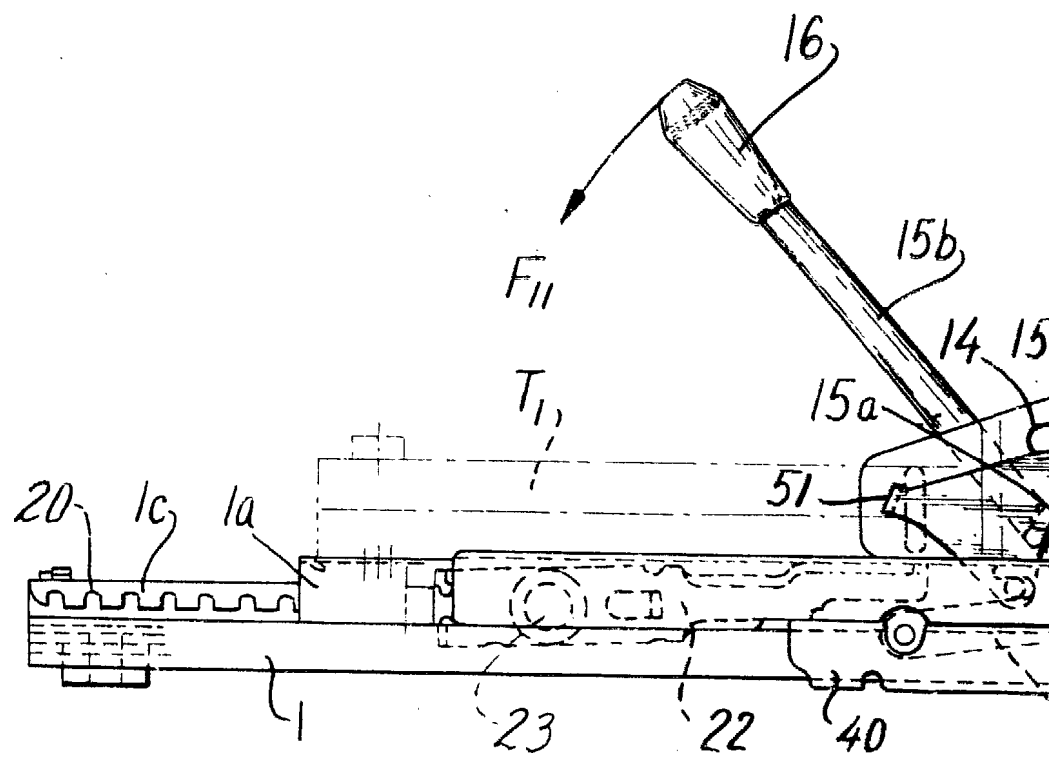
Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de quince hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y de seis láminas de dibujos que la ilustran.

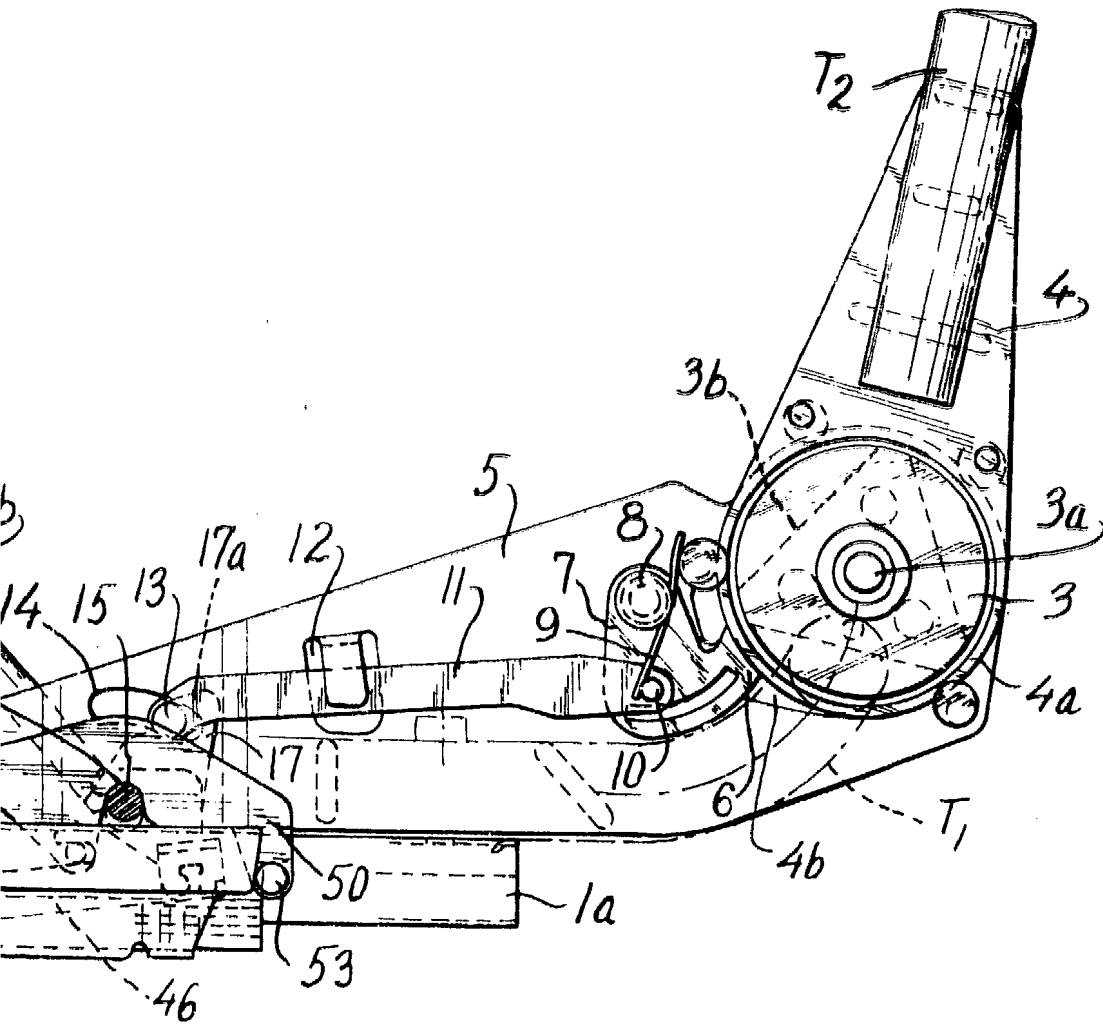
MADRID, 14 FEBRERO 1980  
P.A. M. CURELL SUÑOL



10

**Fig. 1**



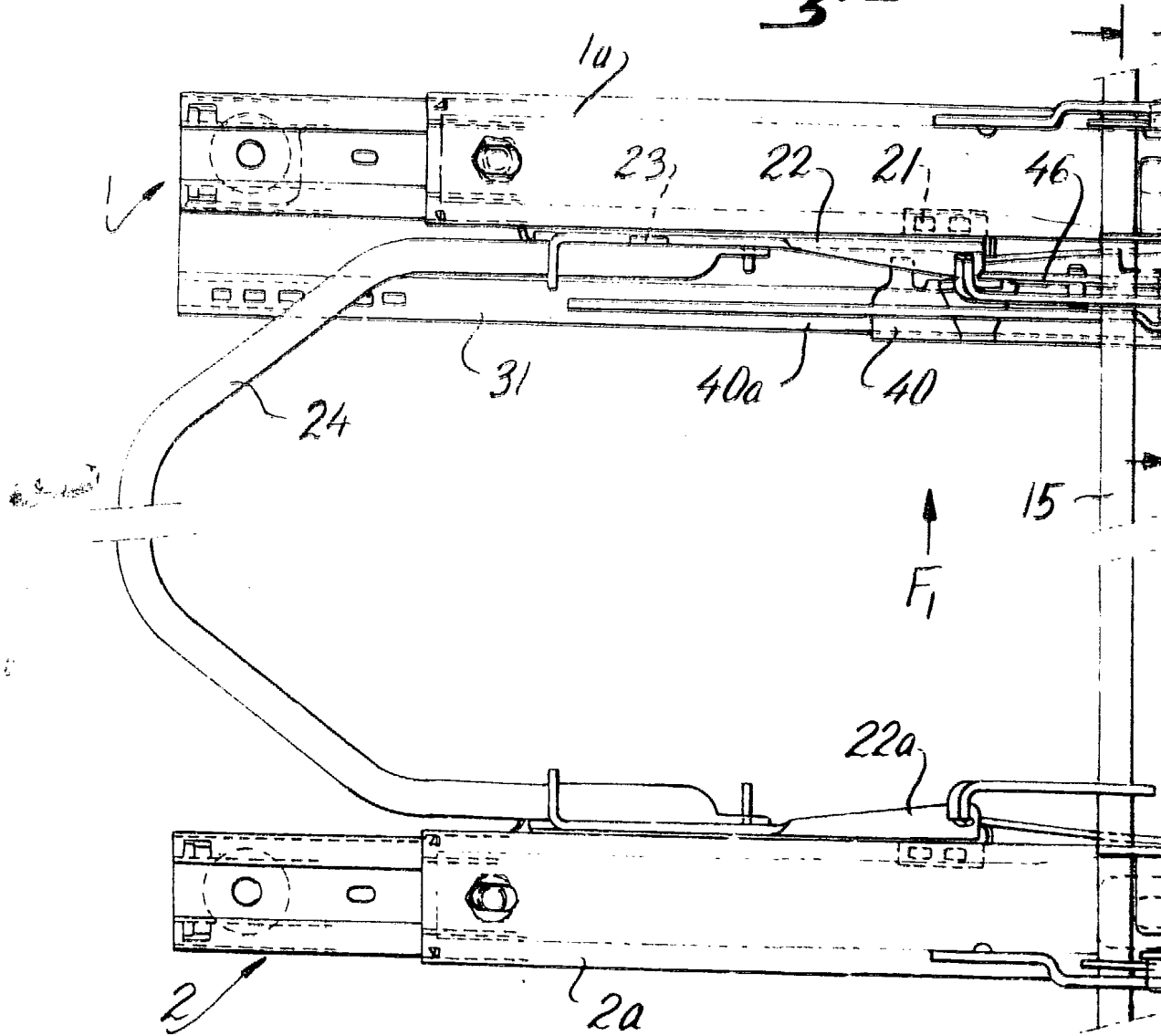


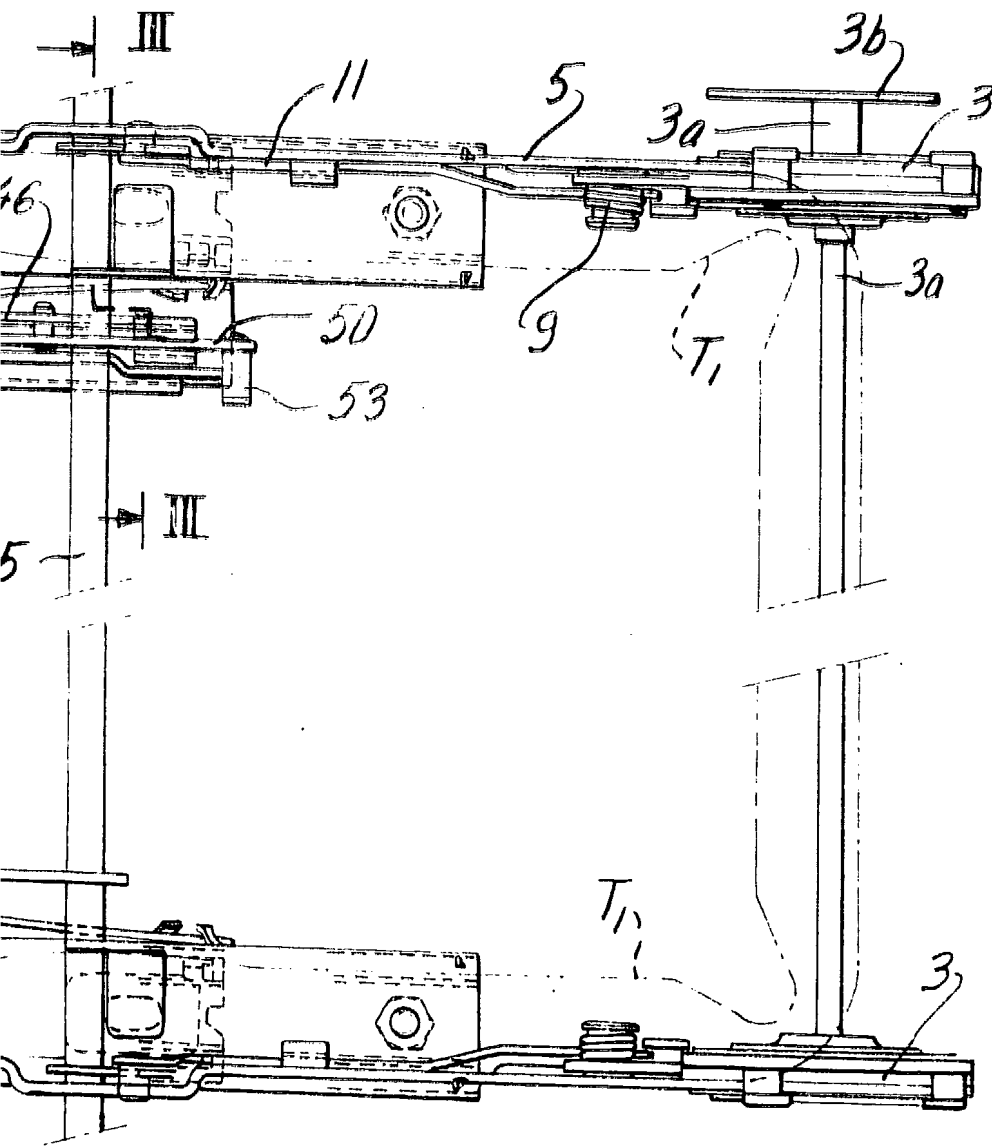
MADRID 14 FEB. 1980

P. A. M. CURELL SUÑOL

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. A. M. Curell Suñol", written over a horizontal line.

Fig. 2





MADRID 14 FEB. 1980

P.A. M. CURELL SUÑER

Fig.

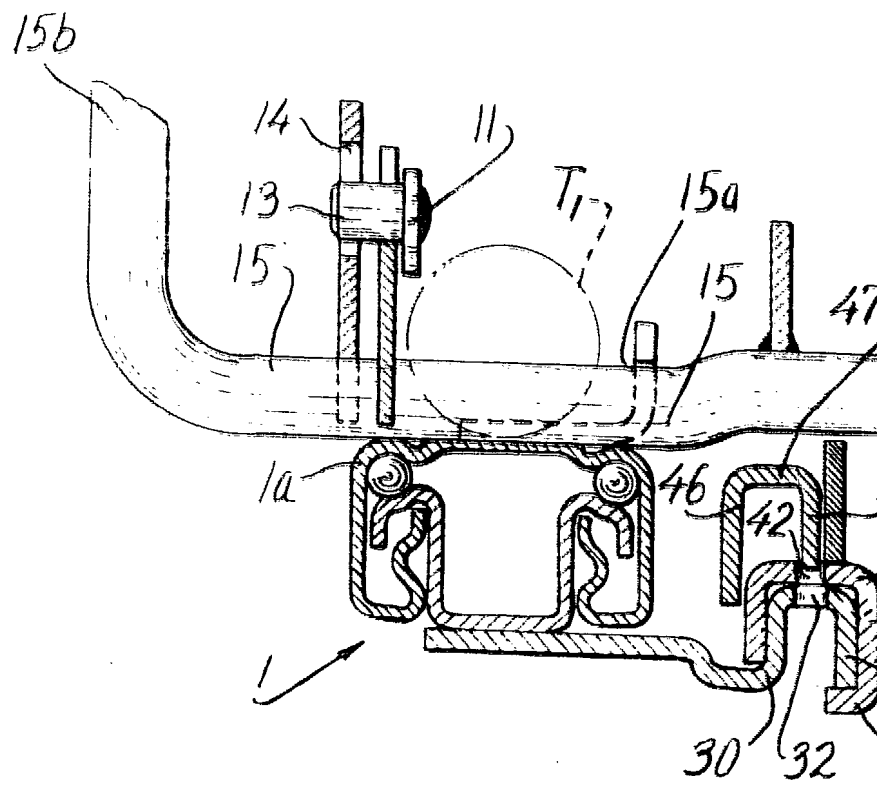
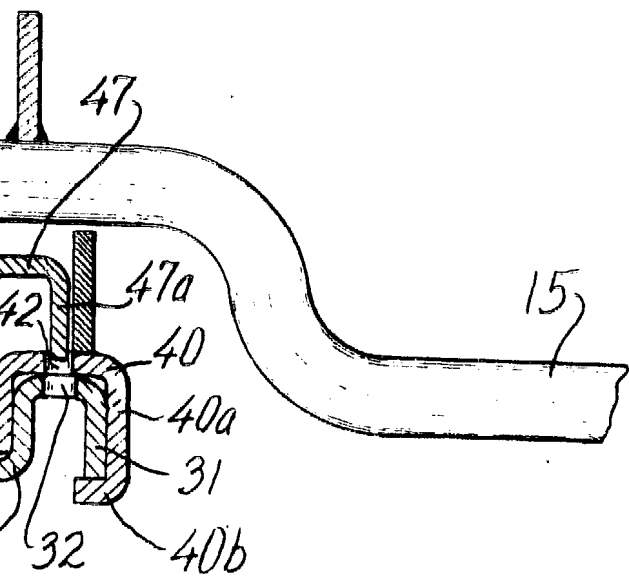


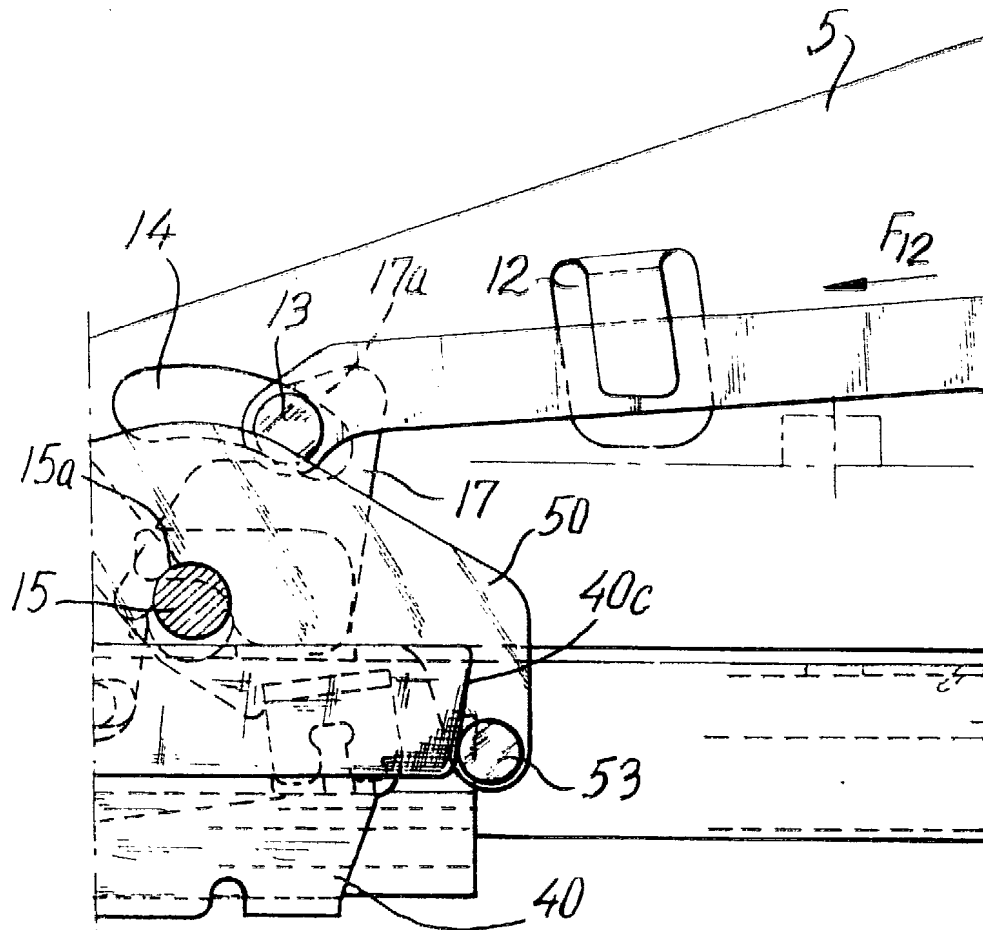
Fig. 3

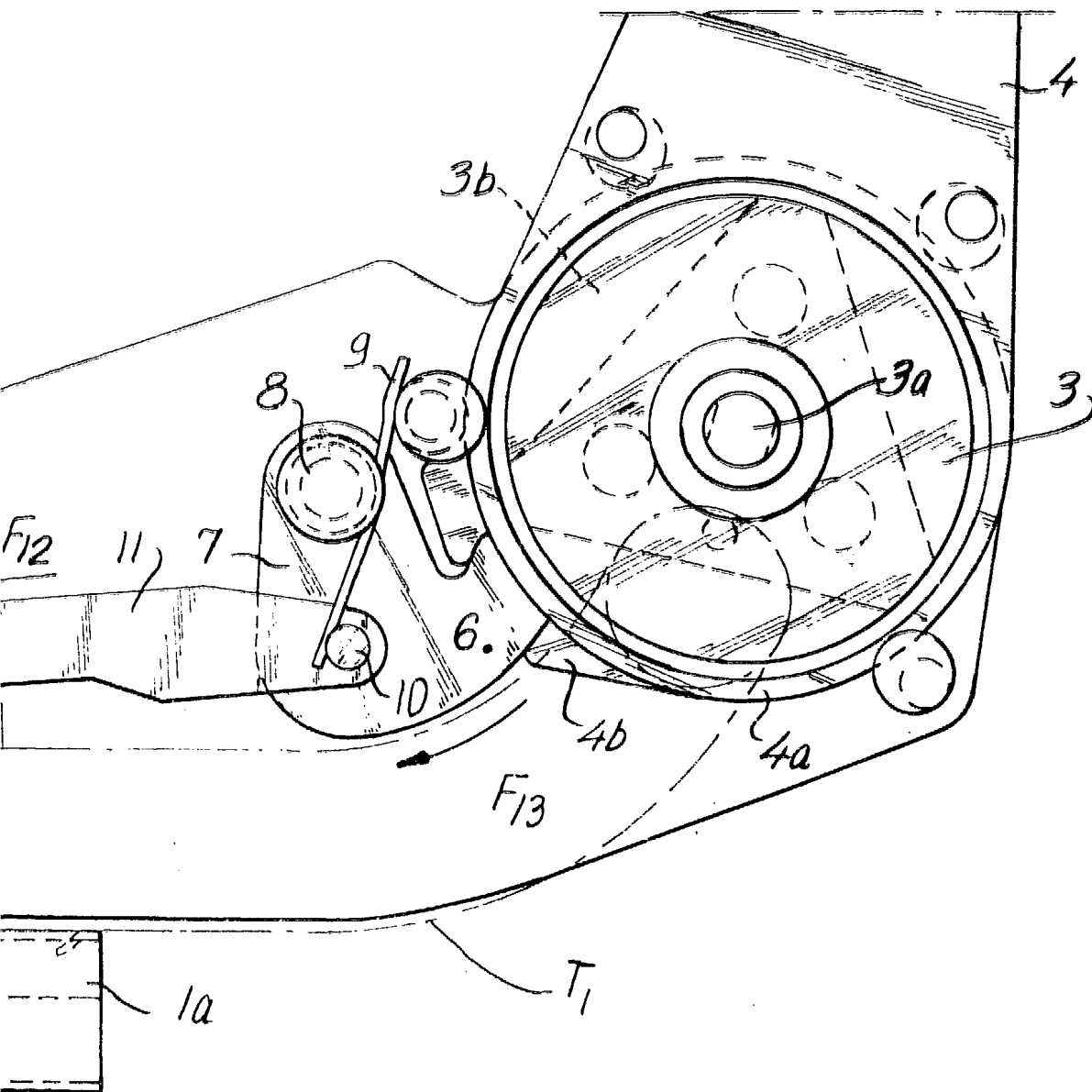


MADRID 4 FEB. 1980

P. A. M. CUREL SUROL

Fig. 4





MADRID 14 FEB. 1980

P.A. M. CURELL SUÑER

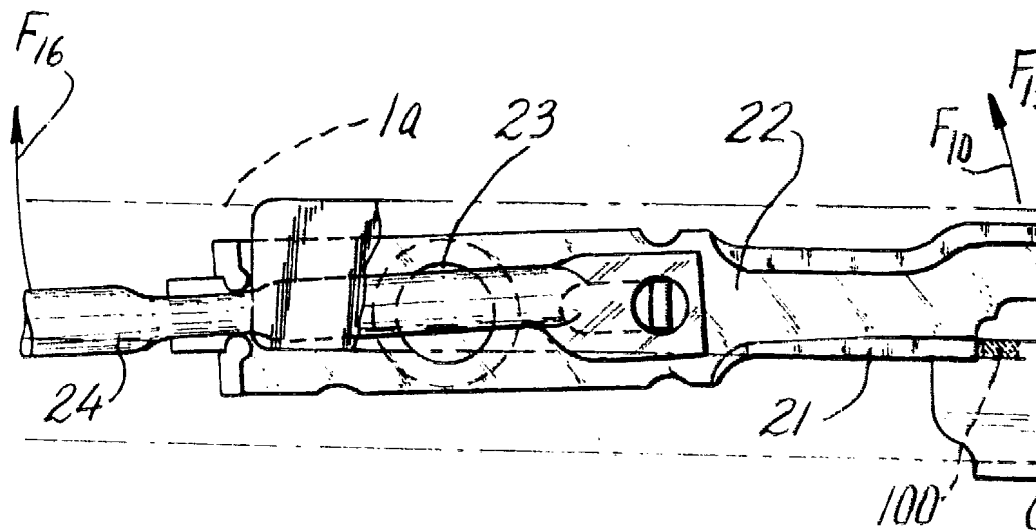
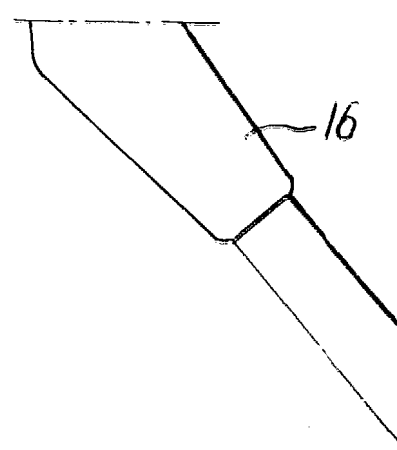
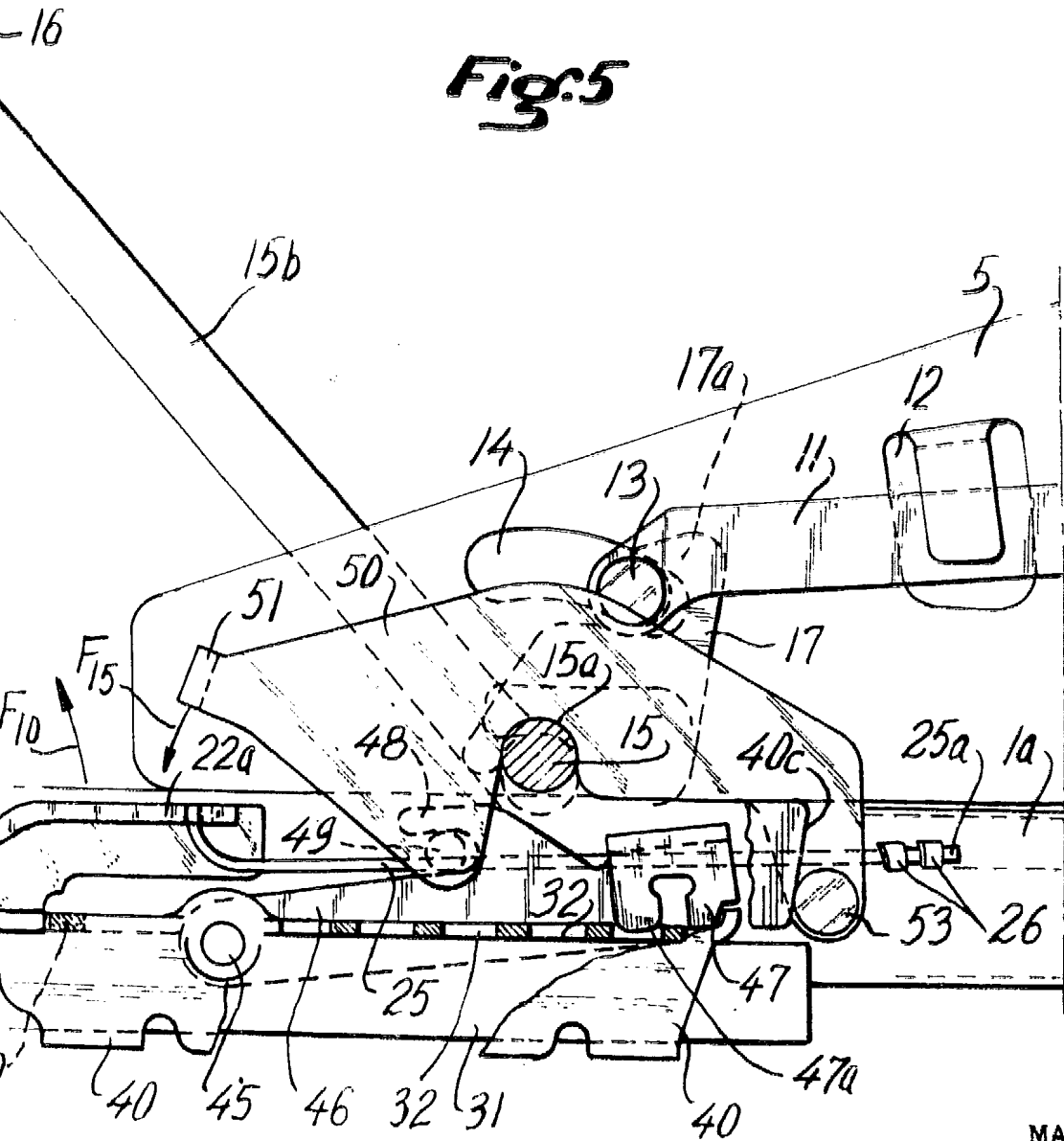


Fig. 5



MADRID 4 FEB. 1980

P.A. M. CURELL SUROR

Fig

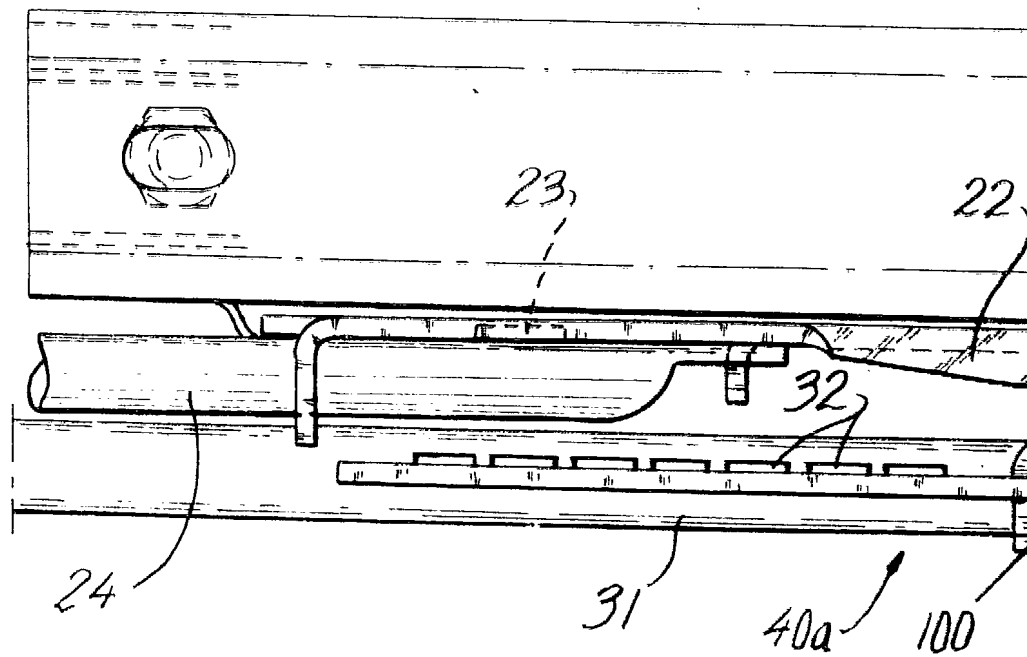
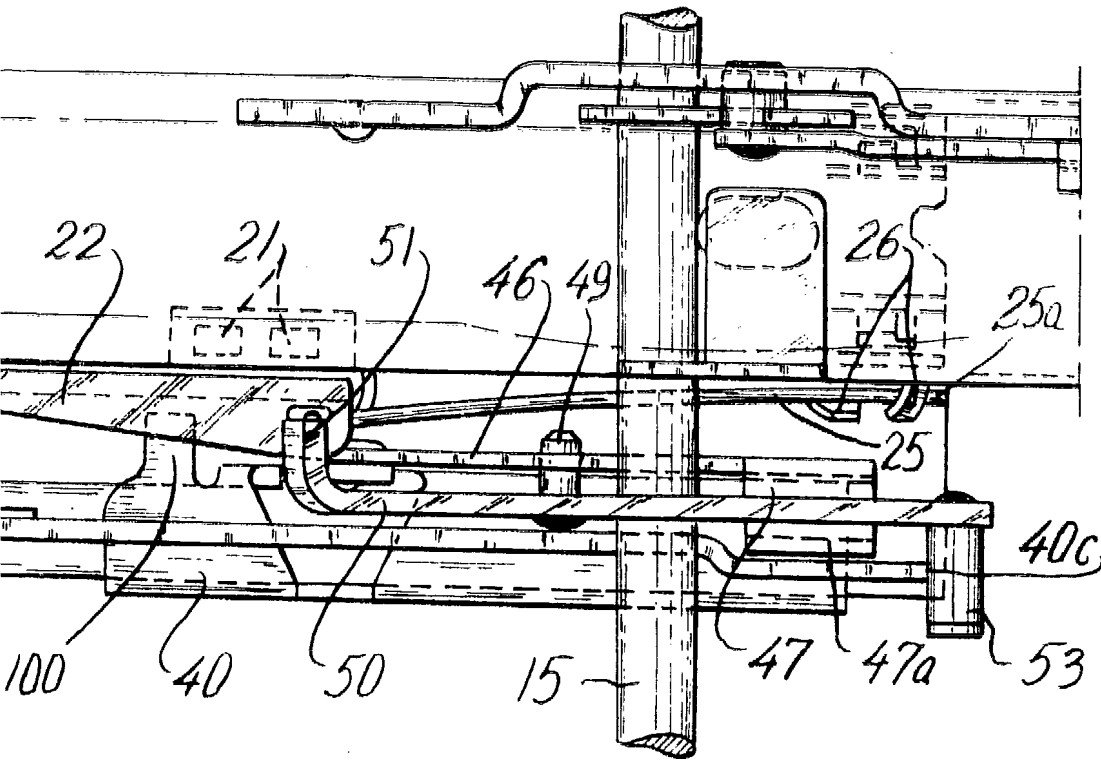


Fig.6



MADRID 14 FEB. 1980

P.A. M. CURELL SUÑER

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Curell Suñer", is written over a large, faint rectangular stamp or watermark. The signature is written in a cursive style.