



ESPAÑA

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 260.500	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 29-9-81	

MODELO DE UTILIDAD

17 ABR. 1982

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO 80-25041	(32) FECHA 26-11-80	(33) PAIS Francia
--	------------------------	----------------------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION-INTERNACIONAL F16 B 1 7/00; B 60 W 1/28
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

"DISPOSITIVO DE FIJACION, PRINCIPALMENTE PARA ASIENTOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE"

(71) SOLICITANTE (S)

RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS (Case 525/81 ES RNUR)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

129, Rue Servient "La Part Dieu", 69003 Lyon, Francia

(72) INVENTOR (ES)

Albert, Henri BAYON

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ (MOD.- 5.241)

La presente invención se refiere a un dispositivo de fijación, principalmente para asientos de vehículos, y afecta más especialmente, y de preferencia, a un dispositivo de fijación para asiento de vehículo de transporte en común.

La invención se propone principalmente, realizar un dispositivo de enclavamiento y de inmovilización rápida de un armazón de asiento sobre una corredera. La invención afecta, además, a un dispositivo de fijación rápida, que simplifica las modificaciones en la disposición de los asientos en el vehículo. Afecta finalmente, a un dispositivo de fijación de un elemento de armazón de asiento, a lo largo de una corredera de canal sensiblemente horizontal.

Son ya conocidos dispositivos de fijación del tipo citado. Estos dispositivos exigen el empleo de órganos insertados sobre el armazón del asiento, tal como patas soldadas, y exigen cierto número de piezas de acoplamiento. De ello resulta que la colocación y la modificación de los emplazamientos de los asientos son operaciones largas y costosas.

La invención se propone simplificar las operaciones de colocación y de modificación de los emplazamientos de los asientos.

Reside el invento en el hecho de que los bordes verticales del canal horizontal de la corredera tienen alturas desiguales, y de que el borde más alto se prolonga por una superficie de apoyo y de encaje, que constituye, conjuntamente con el fondo del canal y el otro borde de éste, la zona de empotramiento de un perfil rígidamente unido, por ejemplo, a la base de un asiento, cuya forma es complementaria.

taria de la de esta zona de empotramiento.

La invención así realizada es especialmente satisfactoria desde el punto de vista de la estética, teniendo en cuenta que suprime cualquier órgano de fijación y, como consecuencia, las asperezas de órganos de fijación susceptibles de ocasionar heridas a los pasajeros estacionados de pie en el pasillo del vehículo.

5

Otra ventaja de la invención reside en el hecho de una mayor flexibilidad de las condiciones de explotación del vehículo, debido a que llega a ser fácil cambiar el tipo de asiento o modificar su emplazamiento en el compartimento de viajeros.

10

La invención propone, por consiguiente, una instalación para vehículos de transporte en común, cuya estética y comodidad pueden ser modificadas muy rápidamente en caso de cambio de destino del vehículo. La invención es, evidentemente, aplicable a otros elementos de instalación, tales como cestas de equipajes, barandillas, etc.

15

El dispositivo objeto de la invención, se describirá más detalladamente en el dibujo anejo, en el que:

20

- la figura 1 es un conjunto de dos asientos en curso de su colocación,
- la figura 2 representa el conjunto de asientos de la figura 1 colocados,
- la figura 3 representa el elemento de perfil unido al asiento en curso de posicionamiento en el canal,
- la figura 4 representa el acoplamiento del elemento de perfil y del canal representados en la figura 3.

25

Haciendo referencia a la figura 1, se observa que la hilera del asiento 1 descansa, por sus elementos de

30

armazón o por su base 2, respectivamente sobre una corredera 3 de canal horizontal 4, y una corredera vertical 5 provista de una ranura vertical 6.

5 La corredera 3, representada más detalladamente en la figura 3, está constituida por un perfil metálico en forma de angular, fijado sobre el borde del piso superior 7 del vehículo de dos niveles, que forman el zócalo del conjunto de los asientos. El angular posee un ala horizontal 8 y un ala vertical 9. Este puede ser realizado par-  
10 tiendo de un perfil extruido de aleación de aluminio, pero puede convenir cualquier otro material satisfactorio para las condiciones de resistencia y de estética del material.

15 El ala vertical 9 lleva el canal 4, cuyos bordes verticales 11, 12, tienen alturas desiguales, el borde más alto 11 se prolonga por una superficie de apoyo y de encaje 13, que se extiende sobre el fondo 14 del canal, y que dispone de una inclinación (a) que lo aleja del borde infe-  
rior 12. La superficie de apoyo 13, el borde 11, el fondo 14 y el borde inferior 12, constituyen la zona de empotramiento de un perfil 20 rígidamente unido a la base 2 del  
20 asiento, cuya forma es complementaria de la de la zona citada. El perfil 20 constituye, como consecuencia, asimismo un angular, cuya ala horizontal 21 llega a superponerse al ala horizontal 8 de la corredera 3, y cuya ala vertical 22 está empotrada en el canal 4.  
25

El perfil 20 se presenta frente a la corredera 3 bajo un ángulo de aproximadamente  $\pi/4$  y está posicionado apoyado sobre el borde inferior 12, antes de la introducción en el canal 4.

30 Se hace entonces pivotar, hasta la horizontal,

el conjunto de los dos asientos de la misma hilera, como se representa en las figuras 1-3. Los dos perfiles son entonces inmovilizados uno respecto al otro, por encaje de los perfiles, favorecido por el peso de los asientos.

5

El enclavamiento definitivo de la hilera de asientos contra la corredera vertical 5 se efectúa por cualquier medio conocido; el dispositivo ilustrado por la patente 2.135.828, presentado en nombre de SAVIEM podría, por ejemplo, convenir.

10

El dispositivo de acuerdo con la invención satisface asimismo las exigencias de la seguridad en el curso de las bruscas disminuciones de velocidad de los vehículos. Los esfuerzos de inercia aplicados sobre el dispositivo son susceptibles de ser efectivamente absorbidos por rozamiento de los perfiles, uno sobre otro.

15

20

25

30

REIVINDICACIONES

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

1ª.- Dispositivo de fijación, principalmente para asientos de vehículos de transporte en común, a lo largo de una corredera de canal sensiblemente horizontal, caracterizado por el hecho de que los bordes verticales del canal tienen alturas desiguales, y de que el borde más alto se prolonga por una superficie de apoyo y de encaje, que constituye, conjuntamente con el fondo del canal y el otro borde de éste, la zona de empotramiento de un perfil rigidamente unido al asiento, cuya forma es complementaria de la de esta zona de empotramiento.

2ª.- Dispositivo de fijación según la reivindicación 1ª, caracterizado por el hecho de que la corredera de canal y el perfil, están constituidos por dos angulares, en los que un par de alas coopera por empotramiento, y en los que el otro par de alas están superpuestas.

3ª.- "DISPOSITIVO DE FIJACION, PRINCIPALMENTE PARA ASIENOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

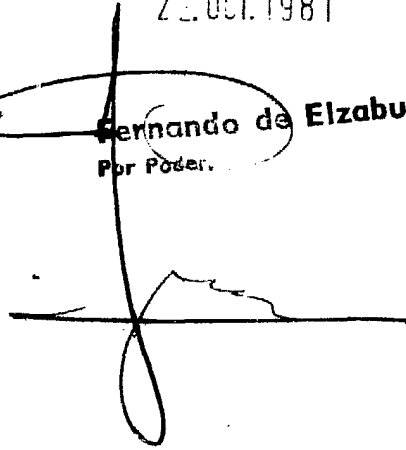
Esta Memoria consta de seis hojas escritas a más quina por una sola cara.

Madrid,

22.OCT.1981

P.A.

Fernando de Elzaburu  
Por Poder.



5

10

15

20

25

30

5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

FIG.1

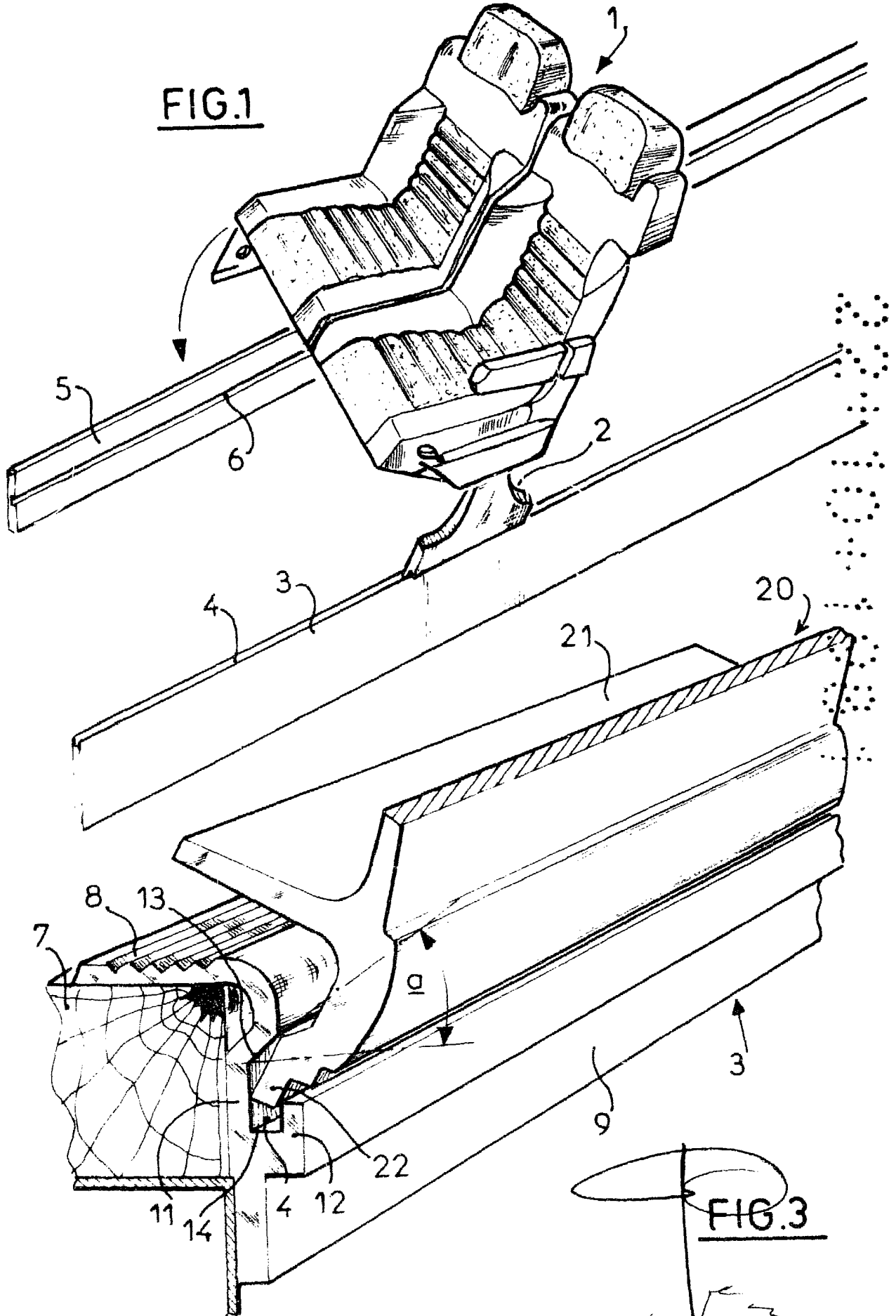


FIG.3

Fernando de Elizaburu  
Por Poder.

FIG. 2

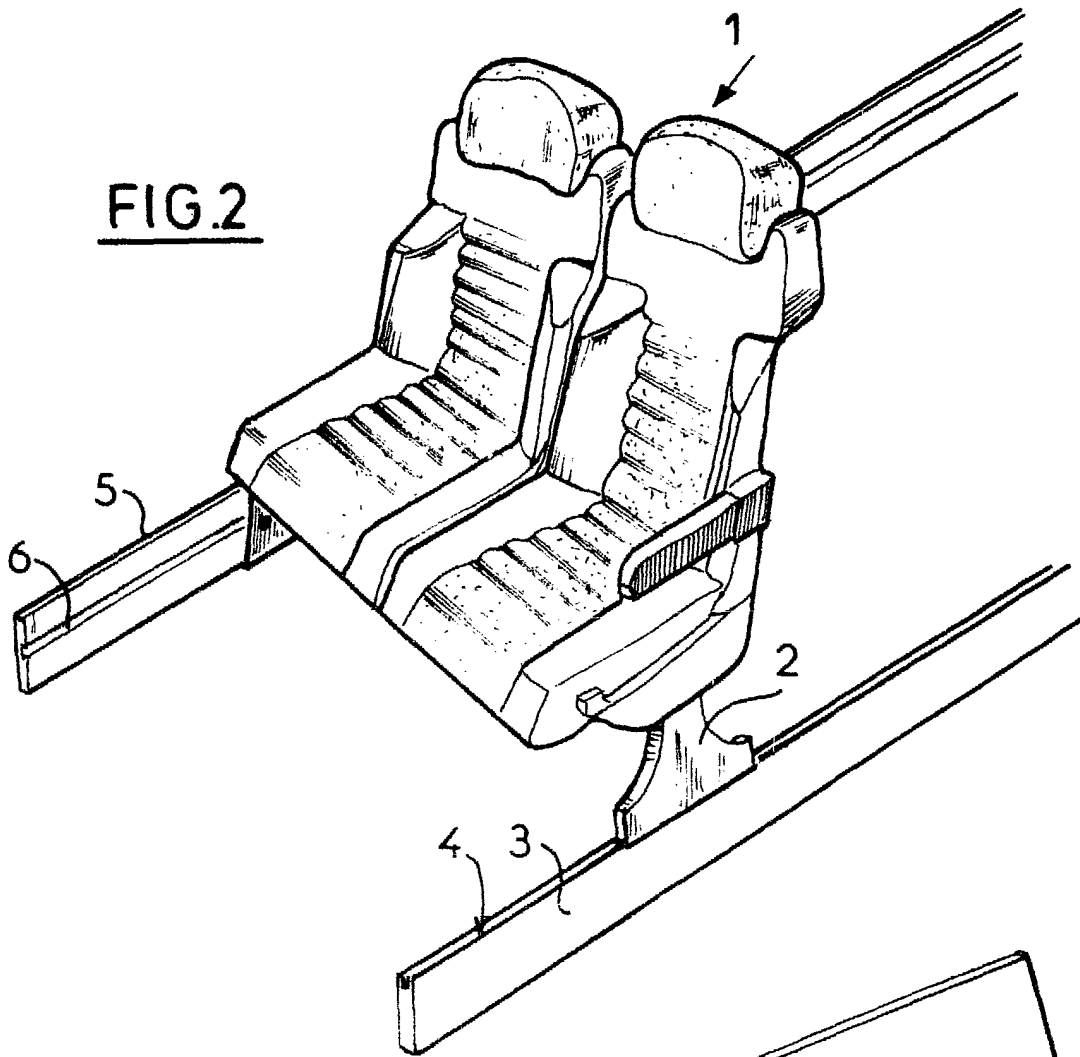
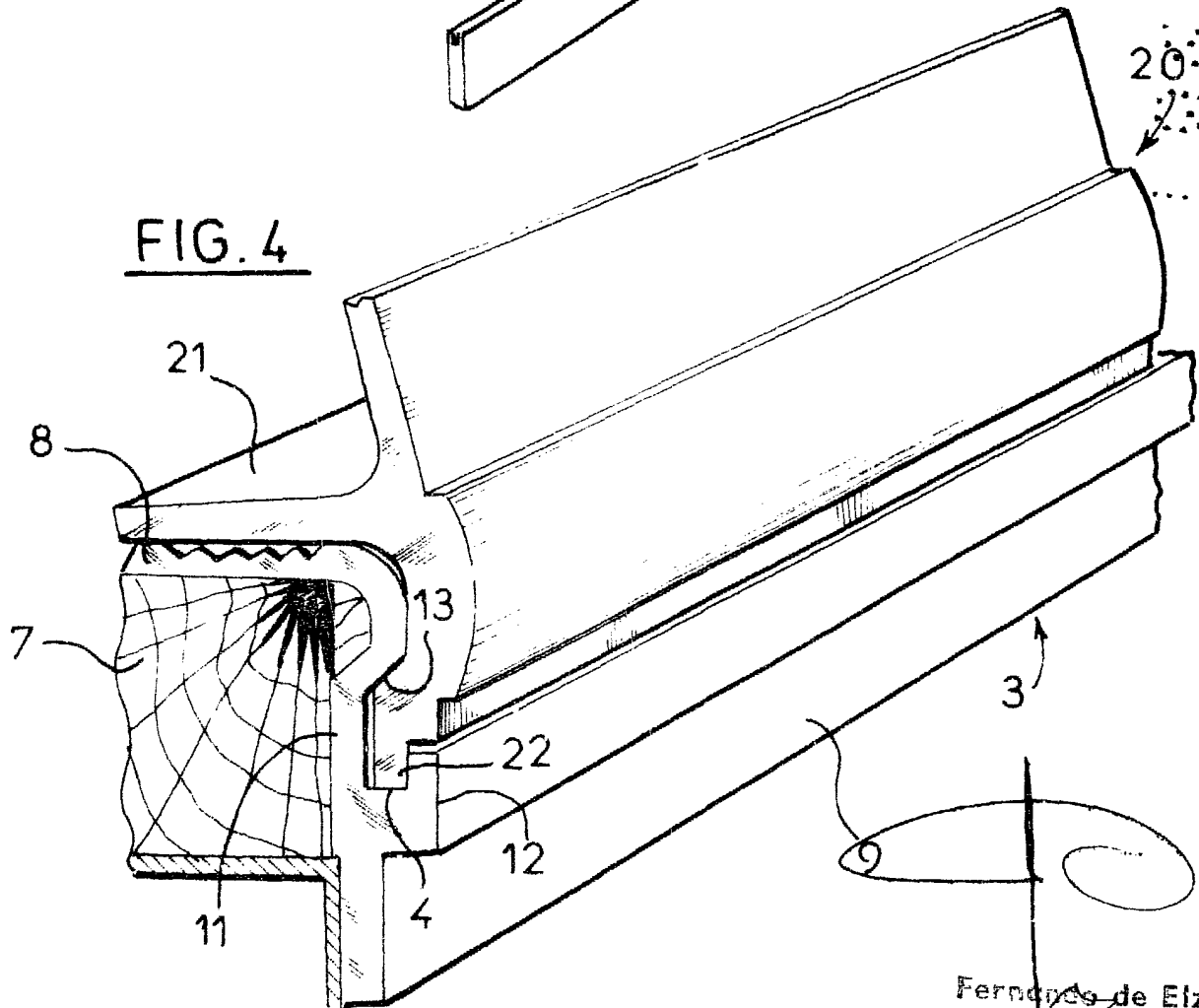


FIG. 4



Fernando de Elizaburu  
Por Poder.