

19 ES	11	NUMERO	268140	10 Y
	21	FECHA DE PRESENTACION		



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 MAYO 1983

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
P 30 25 529.0-21	5-7-80	Rep. Fed. Alemana
P 31 14 576.0	10-4-81	" " " "

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60 P1/02

52 TITULO DE LA INVENCIÓN
"DISPOSICION DE ASIENTO ABATIBLE DE ACCOMPANANTE DEL CONDUCTOR PARA EL RECINTO INTERNO DE LA CABINA DEL VEHICULO, POR EJEMPLO, DE UNA MAQUINA AGRICOLA"

71 SOLICITANTE (S)	(D-Case 8173M)
DEERE & COMPANY	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Moline, Illinois, E.U.A.

72 INVENTOR (ES)
Michael Teich y Dieter Nobis

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE	(P.-77.908)
DON ALBERTO DE ELZABURU MARQUEZ	

AAB

1 El invento se refiere a un asiento abatible
de acompañante o ayudante del conductor para el espacio in-
terior de la cabina de conducción, por ejemplo de una má-
quina agrícola, que está apoyado con posibilidad de movi-
5 miento de basculación.

Una posibilidad de asiento para un acompañan-
te de conductor que permanezca eventualmente en la cabina
de conducción constituye un factor de seguridad que no se
debe infravalorar, y, por tanto, está prescrito en algunos
10 países para determinados vehículos agrícolas y de construc-
ción y va incorporado de modo fijo. Sin embargo, dado que
estos asientos no se utilizan frecuentemente, resulta un
estorbo su demanda de espacio, que estrecha de manera inde-
seable el espacio de movimiento escasamente dimensionado en
15 tales cabinas.

Por consiguiente, el invento se basa en el
problema de proporcionar un asiento de acompañante del con-
ductor que, en caso de necesidad, pueda abatirse hasta una
posición de uso aproximadamente horizontal y, en caso de
20 no necesitarlo, pueda rebatirse hasta una posición aproxi-
madamente vertical o cercana a la pared, incluyendo una re-
tención del asiento en ambas posiciones.

Este problema se resuelve de acuerdo con el
invento por el hecho de que está prevista una infraestruc-
25 tura unida con la pared de la cabina, con dos costados que
sobresalen paralelamente de la pared y que presentan una
distancia interior de uno a otro que es algo mayor que la
profundidad de la placa de asiento, y que llevan un perno
de guía que discurre horizontalmente y en dirección aproxi-
30 madamente paralela a la pared de la cabina y a distancia

1 -de ésta, porque además la placa de asiento presenta unos
elementos de guía que abrazan al perno de guía, de tal ma-
nera que la placa de asiento es basculable en torno a es-
te perno y también es desplazable en el sentido de una
5 distancia variable respecto de la pared, y porque están
previstos medios para retener la placa de asiento en la
posición de uso y en la posición en que no es necesaria.

En una forma de ejecución ventajosa del in-
vento se ha previsto que el elemento de apoyo en forma de
10 una traviesa preferiblemente a manera de barra, particu-
larmente con sección transversal redonda, una continuamen-
te los dos costados. En este caso, los costados pueden pre-
sentar preferiblemente la forma de un triángulo irregular,
cuya base descansa sobre la pared de la cabina y en donde
15 el elemento de apoyo está montado en la zona del vértice
del triángulo.

Esta infraestructura puede fabricarse pre-
feriblemente como unidad autoportante en una forma de una
construcción soldada, estando unidos los dos costados en
20 la proximidad de la pared de la cabina, por un lado, me-
diante un perfil de chapa que forma una parte de la super-
ficie de asiento y que al mismo tiempo constituye, por
ejemplo mediante un achaflanado hacia abajo, un tope para
la placa de asiento basculable y desplazable en posición
25 de uso. Asimismo, el elemento de apoyo, preferiblemente
de forma de barra, puede estar soldado a ambos lados con
los costados.

Preferiblemente, la placa de asiento puede
ser colocada en la posición de uso sobre el elemento de
30 apoyo, es decir, por ejemplo, una barra redonda, a lo lar

1 go de toda la profundidad del asiento. La distancia entre el elemento de apoyo y el tope próximo a la pared, en el que la placa de asiento está asegurada contra vuelco por medio de elementos de retención, asciende aproximadamente a un tercio hasta dos quintos de la anchura del asiento, es decir que el resto del asiento está libremente en el espacio.

5 En otra forma de ejecución preferida, la placa de asiento está estructurada en tres partes y consiste sustancialmente en la cubeta de asiento propiamente dicha, preferiblemente de material sintético, un soporte, preferiblemente hecho de chapa, y una placa de cubierta inferior, preferiblemente a su vez hecha de material sintético. En este caso, es recomendable una forma de ejecución en la que el soporte presenta por todos los lados unos chaflanes u orejetas dirigidos hacia abajo, y la placa de cubierta inferior está fijada solamente a los chaflanes u orejetas del lado del tope y a los chaflanes u orejetas enfrentados alejados de la pared. Convenientemente, se proporciona un cierto pretensado a la placa de cubierta, pero por lo demás esta es elástica. Se consigue de este modo que la placa de asiento en posición de uso y en estado desocupado no tabletee produciendo ruido durante la marcha.

15 En una forma de ejecución preferida, la cubierta está instalada como antes se ha dicho, es decir, elásticamente con respecto al elemento de apoyo, y presenta hacia el elemento de apoyo unas levas por toda la anchura del asiento. El elemento de soporte fabricado preferiblemente de chapa presenta análogamente unas levas correspondientes. La placa de asiento está asegurada ahora por

1 medio del tope o del chaflán del perfil de chapa de la in-
fraestructura contra un desplazamiento en dirección a la pa-
red de la cabina. Una retención contra un desplazamiento in-
deseado en el sentido de apartarse de la pared de la cabina
5 se realiza de manera ventajosa como sigue: la placa de asien-
to presenta al menos dos apéndices de enclavamiento dirigi-
dos hacia abajo, los cuales vienen a quedar situados direc-
tamente detrás del elemento de apoyo en la posición de uso
abatida hacia afuera de la placa de asiento. En caso de uti-
lizar un elemento de apoyo de forma de barra redonda, éste
10 recibe en la zona de los chaflanes laterales del soporte o
de los apéndices de enclavamiento presentes a izquierda y
a derecha, con formación de un canto vertical, un rebajo o
disminución de sección transversal en dirección radial de la
15 magnitud de la altura de la protuberancia del apéndice o
ligeramente mayor. La extensión axial ha de ser también al-
go mayor que el grueso del epéndice de enclavamiento o que
el espesor del chaflán del soporte.

20 Otras ejecuciones ventajosas del invento es-
tán caracterizadas en reivindicaciones subordinadas.

A continuación se explica con más detalle el
invento haciendo referencia a un ejemplo de ejecución, del
cual se desprenden otras ventajas y características del in-
vento.

25 En el dibujo correspondiente muestran:

la Figura 1, un alzado global en perspecti-
va del asiento abatible de acompañante del conductor;

la Figura 2, otro alzado en perspectiva del
asiento abatible poco antes de su retención en la posición
30 de uso;

1 la Figura 3, una sección vertical a través de la placa de asiento con un dispositivo de bloqueo;

la Figura 4, una sección vertical a través de la placa de asiento transversalmente al canto de tope de la infraestructura o de la pared lateral de la cabina;

5 la Figura 5, una sección vertical a través de la placa de asiento paralelamente al tope de la infraestructura o de la pared lateral de la cabina;

10 la Figura 6, un detalle concerniente a la retención (6a) y a la liberación (6b) con respecto al elemento de apoyo;

la Figura 7, una sección vertical a través del asiento abatible en la posición en que no es necesario;

15 y la Figura 8, un detalle de la Figura 7 en una posición intermedia.

20 La Figura 1 es una representación en perspectiva de la placa de asiento 17 en la posición de uso sobre o junto a la infraestructura 13, la cual a su vez está aplicada nuevamente sobre la pared de la cabina o la cubierta 11 de las ruedas. La perspectiva corresponde aproximadamente a la de un observador situado en el volante mirando hacia atrás o por mitad hacia los lados. Como se muestra, puede ser recomendable instalar un estribo de sujeción 51 en

25 la zona del asiento, particularmente hacia la ventanilla de la cabina.

30 La Figura 2 muestra la posición de la placa de asiento poco antes de su retención en la posición de uso o poco después de su liberación a partir de la posición de uso.

1
5
10
15
20
25
30

En el caso aquí supuesto, la pared 11 de la cabina discurre, en la zona de la infraestructura, no verticalmente, sino inclinada, tal como, por ejemplo, en la zona de la caja de rueda de un tractor. La infraestructura 13 presenta dos costados 15, estando el trasero ampliamente oculto. Los dos costados 15 pueden estar formados, por ejemplo, de chapa de acero de 6 mm de espesor, la cual puede atornillarse sobre la chapa de la caja interior de las ruedas, preferiblemente por medio de un chaflán inferior 16. El perno de guía 19 puede ser, por ejemplo, un redondo de acero de 10 mm de espesor. Las orejetas de guía 21, por ejemplo soldadas encima, abrazan a este perno de guía 19 de tal manera que el asiento, después de abandonar los órganos de retención 25 y 27, puede ser hecho bascular en torno a este perno y también puede ser desplazado particularmente en la dirección de la anchura del asiento. Esta placa de asiento 17 está hecha convenientemente de una chapa de acero 17b con placa 17a de material sintético dispuesta encima, estando de preferencia achaflanada la chapa de acero en la zona del borde. Con la chapa de acero están soldadas las orejetas de guía 21 hechas también a base de chapa de acero.

El perfil de chapa 33 que une los dos costados laterales 15 está configurado en el caso del ejemplo de ejecución mostrado de modo que puede formar al mismo tiempo una parte de la superficie de asiento y su chaflán delantero 23 sirve de tope. Para la retención contra basculación de la placa de asiento en la posición de asiento sirven los dos pernos de sujeción 29 instalados en la zona del tope, los cuales encajan en aberturas correspondientes 25, 26, tal como pueden verse más claramente en la Figura 2. La pla

1 ca de asiento 17 está provista su zona delantera de una
parte plegada realizada 35 para conferir al acompañante del
conductor una sujeción lateral contra resbalamiento. En es-
tado rebatido, la parte plegada realizada 35 puede descansar
5 eventualmente sobre una parte de la infraestructura 13,
mientras que la zona de asiento horizontal propiamente dicha
está orientada hacia abajo verticalmente a lo largo de la
pared inferior de la cabina.

La Figura 3 muestra una sección vertical a
10 través de la placa de asiento 17 en posición de uso hori-
zontal abatida hacia afuera. La sección se realiza paralelamente
al elemento de apoyo 19. Se trata de la misma forma de
ejecución que se ha representado en la Figura 2 en alzado
en perspectiva. La placa de asiento 17 está estructurada en
15 dos o tres partes, y la placa de asiento propiamente dicha,
hecha normalmente de material sintético, se ha designado
con 17a, en tanto que la placa de soporte, fabricada casi
siempre de chapa, se ha designado con 17b. Como elementos
de guía 21 se han utilizado orejetas de chapa al igual que
20 en la Figura 2. Se ve una orejeta de esta clase por debajo
del elemento de apoyo 19 en sección y se ve además en la
vista en planta la parte plegada realizada de esta orejeta
en dirección a la chapa de soporte, así como el agujero
alargado 26, situado aquí en la orejeta en contraste con
25 la Figura 2, y el perno de sujeción 29 que proviene del to-
pe 33. En la Figura 2 se ha invertido la posición de las
aberturas y los pernos, lo que hace posible en general el
manejo más favorable, porque hay mejor visibilidad. Además,
se ve en la Figura 3 un elemento de bloqueo 27 que en el
30 presente caso muestra un estribo 36 soldado sobre los cos-

1 tados 15, para guiar un perno 37 que atraviesa el estribo
 36 y el costado 15 y que se corresponde con una orejeta agu-
 jereada 39 instalada en el lado inferior de la placa de
 asiento 17. Al encajar el perno 37, la placa de asiento 17
 5 queda asegurada tanto contra desplazamiento como también
 contra basculación.

10 La Figura 4 muestra una sección vertical a
 través de la placa de asiento retenida en la posición de
 uso en otra variante de ejecución preferida. La sección dis-
 corre transversalmente al tope 23 o a la pared de la cabina,
 discurrendo la sección sustancialmente a la altura de un
 perno de sujeción 29. Unicamente el elemento de apoyo 19 es
 tá seccionado en la zona de su rebajo 19a.

15 En este caso, la placa de asiento 17 está con-
 figurada en tres partes; la parte de material sintético se
 ha designado con 17a, mientras que su parte plegada real-
 zada destinada a asegurar el acompañante del conductor con-
 tra resbalamiento hacia el conductor se ha designado con
 35. Se ve el chaflán del soporte 17b y el apéndice de encla-
 vamiento 45 integrado en este chaflán, así como el gancho
 49 con hendidura. La cubierta inferior 17c está fijada al
 20 chaflán 41 del lado del tope y al chaflán opuesto 42 del so-
 porte 17b y puede ballestear algo transversalmente al ele-
 mento de apoyo 19, a saber, en la magnitud a, tal como se
 25 muestra en la Figura 6.

30 La misma forma de ejecución que en la Figu-
 ra 4 se muestra en la Figura 5, a saber, según el plano de
 sección A-A registrado en la Figura 4 paralelamente al ele-
 mento de apoyo 19, el cual está configurado en esta forma
 de ejecución como una varilla redonda.

1 La Figura 6 muestra un detalle de la Figura
4. El rebajo se ha designado con 19a y su profundidad está
ajustada a la protuberancia a del apéndice. Con 46 se ha de
5 signado el canto plano del apéndice y con 47 el canto más
pronunciadamente ascendente en el mismo apéndice. El rebajo
19a posee en dirección horizontal una profundidad de $a + x$,
siendo x del orden de magnitud de algunas décimas de milí-
metro.

10 La Figura 6a muestra el estado retenido y la
Figura 6b muestra la placa de asiento ligeramente basculada
en el momento de la eliminación de la retención.

15 La Figura 7 concierne a la misma forma de eje-
cución representada en las Figuras 4 a 6, tratándose aquí
de una vista en planta del asiento rebatido en la posición
en que no es necesario, aproximadamente tomada desde el ta-
blero de instrumentos hacia atrás a lo largo de la pared de
la cabina situada a la derecha del observador, la cual se
ha designado con 11 y se ha representado en forma secciona-
da.

20 Respecto al material y dimensiones de esta
forma de ejecución especialmente ventajosa según las Figu-
ras 4 a 7 hay que señalar en particular: la cubeta de asien-
to 17a puede ser preferiblemente una cubeta de material sin-
tético reforzado con fibras de vidrio, fabricada por el pro-
25 cedimiento de colada inyectada, con un grueso de 3 a 6 mm.
La parte de soporte 17b se fabrica preferiblemente de una
chapa de acero de aproximadamente 2 a 3 mm de espesor con
chaflanes u orejetas 41, 42, 43 en todos los lados, con el
mismo espesor de pared. La cubierta 17c, que sirve, por un
30 lado, para guiar con respecto al elemento de apoyo 19 y,

1 por otro lado, para satisfacer necesidades de seguridad,
puede estar hecha ventajosamente de material sintético elás-
tico resistente a los golpes, tal como, por ejemplo, copolí-
mero de acrilonitrilo-butadieno-estireno, con un espesor de
5 por ejemplo, 2-4 mm. La cubeta de asiento 17a puede aplicar-
se sobre la chapa de soporte 17b por medio de pernos rosca-
dos integrados, mientras que la cubierta 17c está instala-
da, por ejemplo mediante tornillos para chapa, con la cha-
pa de soporte 17b, solamente en los chaflanes 41 y 42 de la
10 misma para asegurar una elasticidad transversalmente al ele-
mento de apoyo 19 por motivos de guía y de eliminación de
la retención. El perno 29 puede estar soldado con el chaflán
21. Puede presentar, por ejemplo, un diámetro de aproximada-
mente 8-12 mm. En el caso de esta forma de ejecución, el
15 elemento de apoyo 19 es una varilla redonda con un diámetro
de 8 mm a 15 mm, presentando rebajos 19a en la zona de los
dos chaflanes laterales 43. Por consiguiente, para un espe-
sor de la chapa de soporte o de los chaflanes 42 de 2 a 6
mm, la dimensión axial del rebajo 19a deberá ser ligeramen-
te mayor. La profundidad del rebajo deberá corresponder al
20 menos, como se ha indicado en la Figura 6, a la altura a
de la protuberancia del apéndice de enclavamiento 45. En
general, a es igual a 4-5 mm.

A continuación se describirá ahora con más
25 detalle el funcionamiento de la forma de ejecución según las
Figuras 4 a 8:

En la posición mostrada en la Figura 4, el
asiento abatible de acompañante del conductor está susten-
tado principalmente por el elemento de apoyo 19 y se encuen-
tra además sujeto por los dos pernos 29 o la chapa de tope
30

1 - 33, que deberá ser correspondientemente robusta. El tope
23 actúa contra el desplazamiento del asiento en dirección
a la pared de la cabina. El apéndice de enclavamiento 45
5 retiene contra un desplazamiento del asiento en dirección
contraria, apartándose de la pared de la cabina, aplicándose
se el canto más empinado 47 de dicho apéndice contra el can-
to vertical del rebajo 19a (véase la Figura 6a). Bajo la
influencia del peso del acompañante del conductor, queda
excluida una eliminación de la retención en el sentido de
10 apartarse del tope 23. Como puede apreciarse sin dificul-
tad, queda excluida también una basculación del asiento en
torno al elemento de apoyo 19 debido a la retención por me-
dio de los pernos 29.

Si se quiere llevar ahora el asiento abatible
15 a la posición en que no es necesario, se eleva enton-
ces primero este asiento, por ejemplo tirando un poco ha-
cia arriba de la parte plegada realzada 35 contra el pre-
tensado de la cubierta 17c. Esta ha de ceder elásticamente
hacia abajo, aproximadamente en la magnitud a, tal como se
20 ha indicado en la Figura 6b. Seguidamente, la protuberan-
cia del apéndice de enclavamiento 45 se desliza sobre el
canto del elemento de apoyo 19 y se pueden extraer los per-
nos 29 de las aberturas 25, 26, con lo que resulta posible
ahora una basculación en torno al elemento de apoyo. Des-
25 pués de bascular hasta una posición aproximadamente verti-
cal se hace entonces que el asiento abatible desbloqueado
se deslice hacia abajo hasta que el gancho 49 y la hendidu-
ra correspondiente proporcionan una retención del asiento
abatible en una posición aproximadamente vertical en la que
30 no es necesario. En este caso, el gancho 49 o la forma de

1 - la hendidura se corresponde con los rebajos 19a o con el
perfil restante de la varilla redonda 19. El canto aproxi-
madamente vertical del rebajo 19a y el estrechamiento de
5 la hendidura, por otro lado, aseguran también durante la
marcha una buena retención sin tableteo ni producción de
ruido del asiento.

Debido al rebajo seleccionado 19a de la va-
rilla redonda 19, el cual aparece claramente en particular
en la Figura 8, se asegura que la placa de asiento 17 no se
10 vea dificultada por el apéndice de enclavamiento 45 en re-
lación con su movimiento en dirección vertical. Si la pla-
ca de asiento debe ser llevada desde la posición en la que
no es necesaria a la posición de uso, se tira primero del
asiento hacia arriba sacándolo del gancho 49 y de la hendi-
15 dura hasta quedar sobre el apéndice de enclavamiento 45, se
bascula después dicho asiento hasta alcanzar la posición
horizontal y se le lleva a la posición de retención con li-
gera presión a lo largo del flanco más plano 46 del apéndice
de enclavamiento. Se sobrentiende que la posición del
20 apéndice de enclavamiento 45 en su separación respecto del
chaflán 41 o del tope 23 ha de ajustarse a la posición del
elemento de apoyo 19.

Al desplazar y hacer bascular la placa de
asiento 19 con respecto al elemento de apoyo 19, las acana-
25 laduras 20 de la placa de soporte 17b o las acanaladuras
22 correspondientes a ellas en la cubierta inferior 17c de
sempeñan una función como elemento de guía en la forma de
ejecución de la que aquí se está hablando. Su distancia in-
terior corresponde aproximadamente al diámetro de la vari-
30 lla redonda 19. La posición del gancho 49 puede elegirse

1 -de modo que el chaflán 35 descansa aproximadamente sobre
el perfil de chapa 33 cuando lo permita la altura sobre el
suelo, o bien ocupe igualmente una posición más alta. Por
supuesto, es posible prever en la posición vertical un en-
5 clavamiento de los pernos 29 en un elemento correspondiente
próximo al suelo de la cabina, pero esto no es necesario.

La descripción precedente deberá haber pue-
to claramente de manifiesto que con este invento se ha en-
contrado una solución robusta especialmente conveniente que
satisface las prescripciones de seguridad incluso en servi-
10 cio de marcha en condiciones duras y cuya utilización es
conveniente particularmente en tractores agrícolas y simi-
lares. Como es sabido, en el sector allí considerado es li-
mitada la anchura de la cabina del conductor a causa de de-
terminadas necesidades del ancho de vía. Por consiguiente,
15 están limitadas las condiciones de espacio en la cabina de
conducción. No obstante, si se quiere poner a disposición
del conductor un asiento cómodo con una anchura correspon-
diente y reposabrazos, es conveniente para la instalación
de un asiento abatible de acompañante del conductor según
20 el invento, e incluso necesario en determinadas condicio-
nes de espacio, configurar el reposabrazos del asiento del
conductor situado en el lado correspondiente de forma que
pueda bajarse plenamente hasta la altura de la superficie
25 de asiento. Una configuración de esta clase no es objeto
del invento y es ya conocida como tal.

1

REIVINDICACIONES

5

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:

10

1ª.- Disposición de asiento abatible de acompañante del conductor para el recinto interno de la cabina del vehículo, por ejemplo, de una máquina agrícola, el cual, estando apoyado con posibilidad de movimiento de basculación, puede ser abatido hasta una posición aproximadamente horizontal en caso de uso y puede ser rebatido hasta una posición aproximadamente vertical o próxima a la pared en caso de que no sea necesario, caracterizada porque está prevista una infraestructura unida con la pared de la cabina y dotada de dos costados que sobresalen paralelamente de la pared y que presentan una distancia interior de uno a otro que es algo mayor que la profundidad de la placa de asiento, y que llevan un elemento de apoyo que discurre horizontalmente y en dirección aproximadamente paralela a la pared de la cabina y a distancia de ésta, porque además la placa de asiento presenta elementos de guía que abrazan al elemento de apoyo de tal manera que la placa de asiento puede ser hecha bascular en torno a este elemento de apoyo y también puede ser desplazada en el sentido de una distancia variable respecto de la pared, y porque están previstos medios para retener la placa de asiento en la posición

15

20

25

30

1 de uso y en la posición en que no es necesaria.

2ª.- Disposición según la reivindicación 1ª, caracterizada porque el elemento de apoyo en forma de una traviesa preferiblemente a manera de barra une continuamente los dos costados.

3ª.- Disposición según las reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizada porque la infraestructura está fabricada como unidad autoportante en forma de una construcción soldada, estando unidos los dos costados por un perfil de chapa que forma una parte de la superficie de asiento y que constituye al mismo tiempo un tope para la placa de asiento basculable y desplazable en la posición de uso.

4ª.- Disposición según una o varias de las reivindicaciones 1ª a 3ª, caracterizada porque la placa de asiento se puede aplicar en la posición de uso sobre el elemento de apoyo y la distancia del elemento de apoyo respecto del tope próximo a la pared asciende aproximadamente a un tercio hasta dos quintos de la anchura del asiento.

5ª.- Disposición según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque como elementos de guía están dispuestas en el lado inferior de la placa de asiento dos orejetas de chapa que discurren transversalmente al elemento de apoyo y que abarcan la mayor parte de la anchura del asiento.

6ª.- Disposición según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque la placa de asiento está constituida sustancialmente por la cubierta de asiento propiamente dicha, un soporte y una placa de cubierta inferior, estando hecho el soporte a base de una chapa de forma de placa con chaflanes hacia abajo por to-

1 - dos los lados, y estando fijada la placa de cubierta únicamente al chaflán del lado del tope y al chaflán enfrente do alejado de la pared de la cabina.

5 7ª.- Disposición según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque los medios para la retención en los chaflanes del soporte, al menos en la posición de uso, siempre que la misma sea presentada por la placa de asiento, están instalados en estos chaflanes, preferiblemente integrados en ellos.

10 8ª.- Disposición, en particular según la reivindicación 7ª, caracterizada porque la placa de asiento puede ser retenida en posición de uso por encaje en el perfil de chapa de la superficie de asiento.

15 9ª.- Disposición, en particular según las reivindicaciones 7ª u 8ª, caracterizada porque en la zona del tope del perfil de chapa están previstas, a la altura del chaflán del soporte, al menos dos aberturas en las que se pueden introducir pernos de sujeción correspondientes situados en el chaflán del lado del tope.

20 10ª.- Disposición según la reivindicación 9ª, caracterizada porque los pernos de sujeción están afilados para facilitar su introducción en las aberturas, y una de las aberturas está ensanchada a manera de agujero alargado en dirección horizontal, en la magnitud de las tolerancias de fabricación que cabe esperar, con respecto al diámetro del perno.

25 30 11ª.- Disposición según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque está previsto un órgano de bloqueo que une de manera soltable la placa de asiento y la infraestructura en la zona de uno

1 de los costados laterales y que las asegura así contra bas-
culación y desplazamiento.

5 12ª.- Disposición según una o varias de las
reivindicaciones precedentes, en particular según las rei-
vindicaciones 9ª o 10ª, caracterizada porque la placa de
asiento presenta al menos dos apéndices de enclavamiento di-
rigidos hacia abajo, los cuales vienen a quedar situados di-
rectamente detrás del elemento de apoyo en la posición de
10 uso abatida hacia fuera de la placa de asiento para asegu-
rar el asiento contra un desplazamiento involuntario de la
placa de asiento en el sentido de apartarse del canto de
tope.

15 13ª.- Disposición según la reivindicación
12ª, caracterizada porque un apéndice de enclavamiento res-
pectivo está instalado en los dos chaflanes laterales del
soporte, presentando los apéndices de enclavamiento un flan-
co más plano hacia el tope y un flanco más empinado hacia
el lado delantero alejado de la pared de la cabina y, por
tanto, hacia el elemento de apoyo en posición de uso.

20 14ª.- Disposición según una o varias de las
reivindicaciones precedentes, caracterizada porque la pla-
ca de cubierta constituida por material elástico, por ejem-
plo material sintético resistente al impacto, está fijada
con pretensado con respecto al elemento de apoyo de forma
25 de barra redonda y presenta unas levas o similares orienta-
das hacia el elemento de apoyo, las cuales se extienden por
toda la profundidad del asiento y sirven para guiar la pla-
ca de asiento con relación al elemento de apoyo en combina-
ción con acanaladuras correspondiente o similares del sopor-
te, correspondiendo la distancia interior entre las acana-
30

1 -laduras enfrentadas aproximadamente al diámetro del elemen-
to de apoyo.

5 15ª.- Disposición según una o varias de las
reivindicaciones precedentes, en particular según las rei-
vindicaciones 13ª o 14ª, caracterizada porque el elemento
de apoyo de forma de barra redonda presenta en la zona de
los chaflanes laterales del soporte, por el lado de la pa-
red de la cabina o del tope, con formación de un canto ver-
tical, un rebajo o disminución de sección transversal en
10 dirección radial de la magnitud de la altura de la protube-
rancia del apéndice o ligeramente mayor, siendo su exten-
sión axial algo mayor que el grueso del apéndice de enclava-
miento o que el espesor del chaflán del soporte.

15 16ª.- Disposición según una o varias de las
reivindicaciones precedentes, en particular según la rei-
vindicación 15ª, caracterizada porque en los chaflanes la-
terales del soporte están previstos dos ganchos para rete-
ner la placa de asiento en posición rebatida aproximadamen-
te vertical en la que no es necesaria, con hendiduras es-
20 trechadas cónicamente hacia arriba, siendo el fondo de las
hendiduras algo más débil que la sección transversal hori-
zontal eventualmente reducida del elemento de apoyo y sien-
do algo más ancho el comienzo de las hendiduras.

25 17ª.- Disposición según la reivindicación
16ª, caracterizada porque la posición del gancho o de la
hendidura correspondiente está ajustada a la posición en
altura deseada de la placa de asiento rebatida y se corres-
ponde en particular con la disminución de la sección trans-
versal.

30 18ª.- "DISPOSICIÓN DE ASIENTO ABATIBLE DE

1 - ACOMPAÑANTE DEL CONDUCTOR PARA EL RECINTO INTERNO DE LA CABINA DEL VEHICULO, POR EJEMPLO, DE UNA MAQUINA AGRICOLA".

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

Esta Memoria consta de diecinueve hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

P.A.

16 JUL 1962

Alberio de Elizaburu
Por Poder

10

15

20

25

30

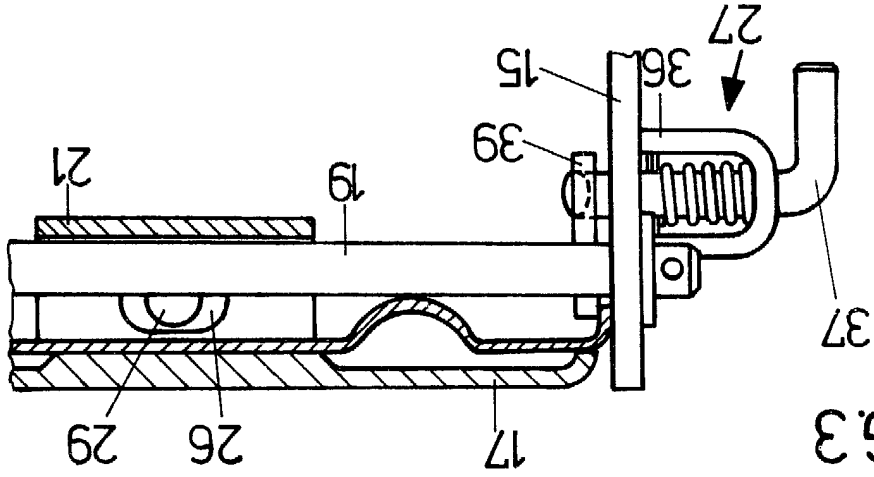


FIG. 3

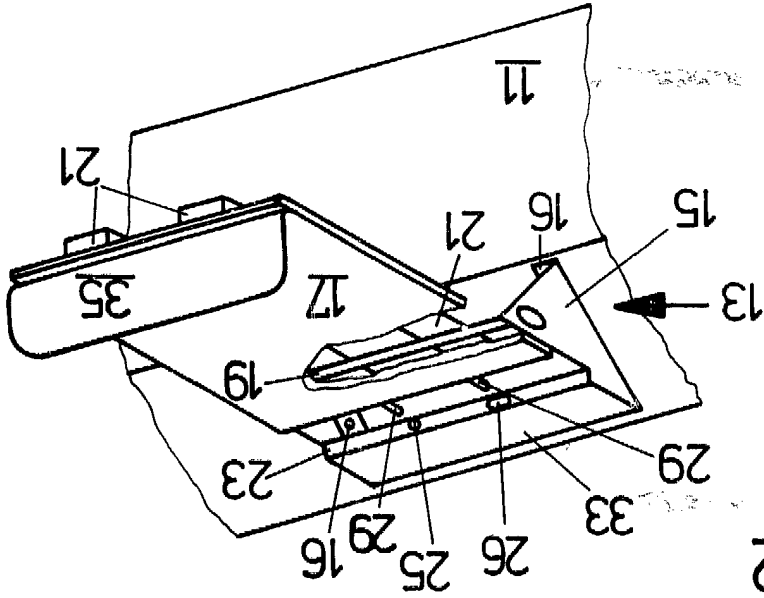


FIG. 2

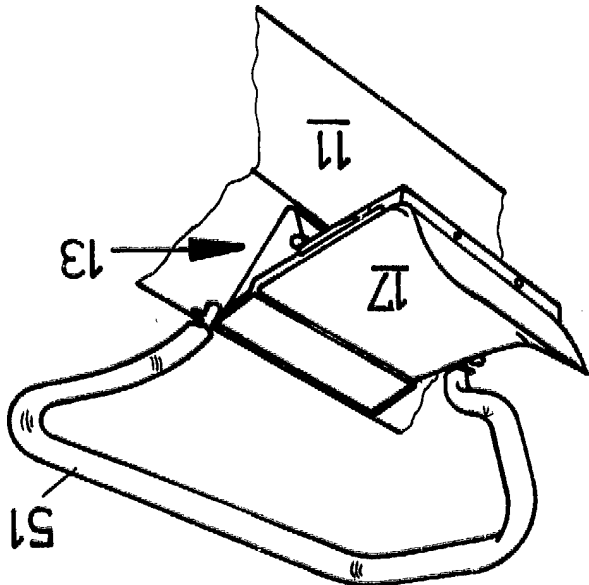
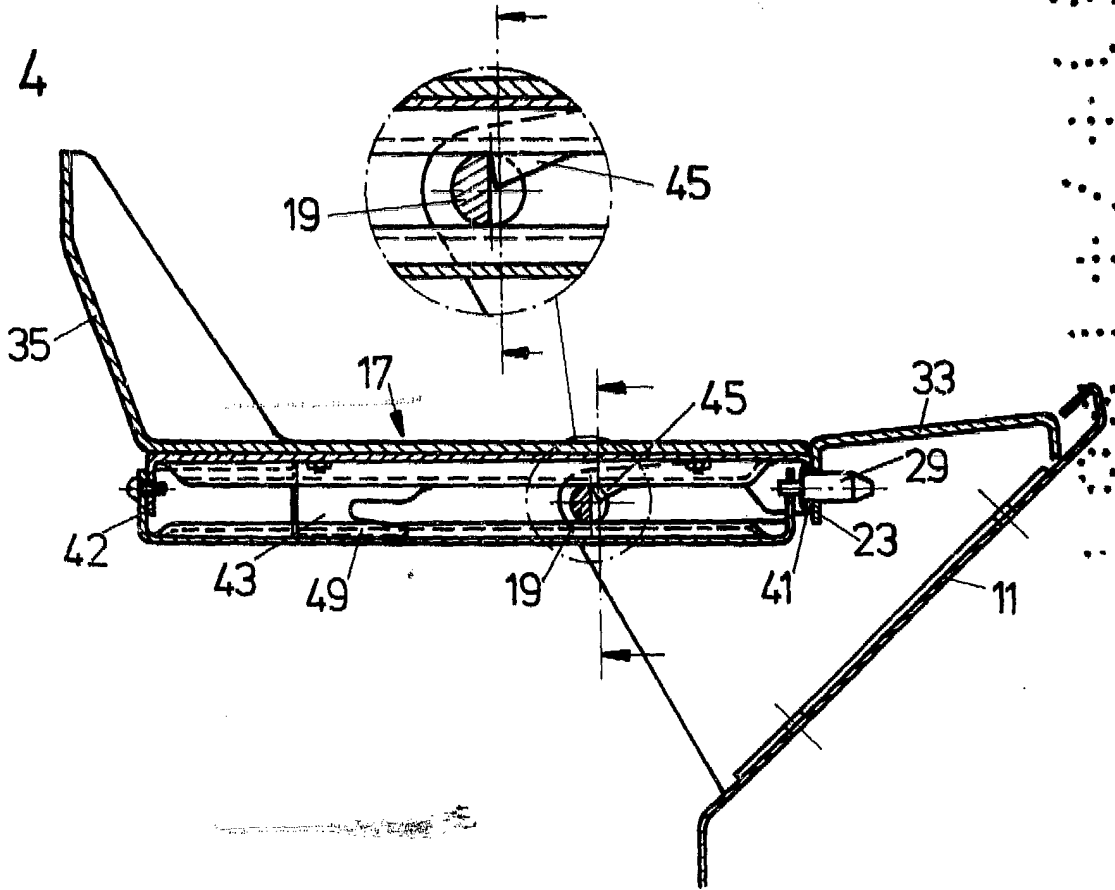


FIG. 1



FIG. 4



Alberto de Izaburo
For Patent

FIG. 5

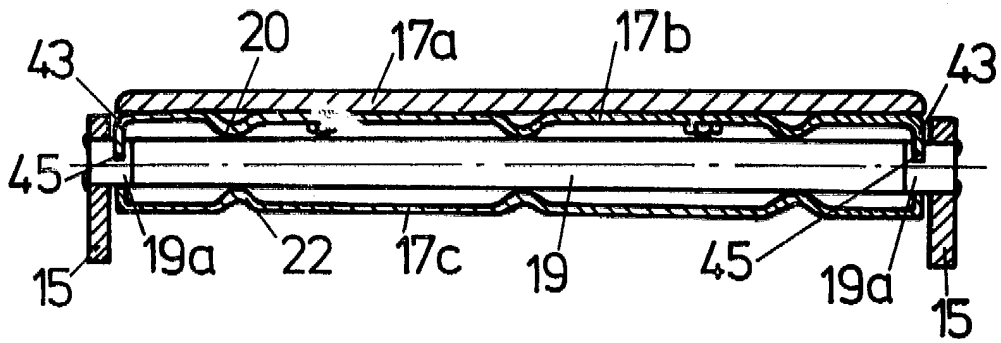


FIG. 6

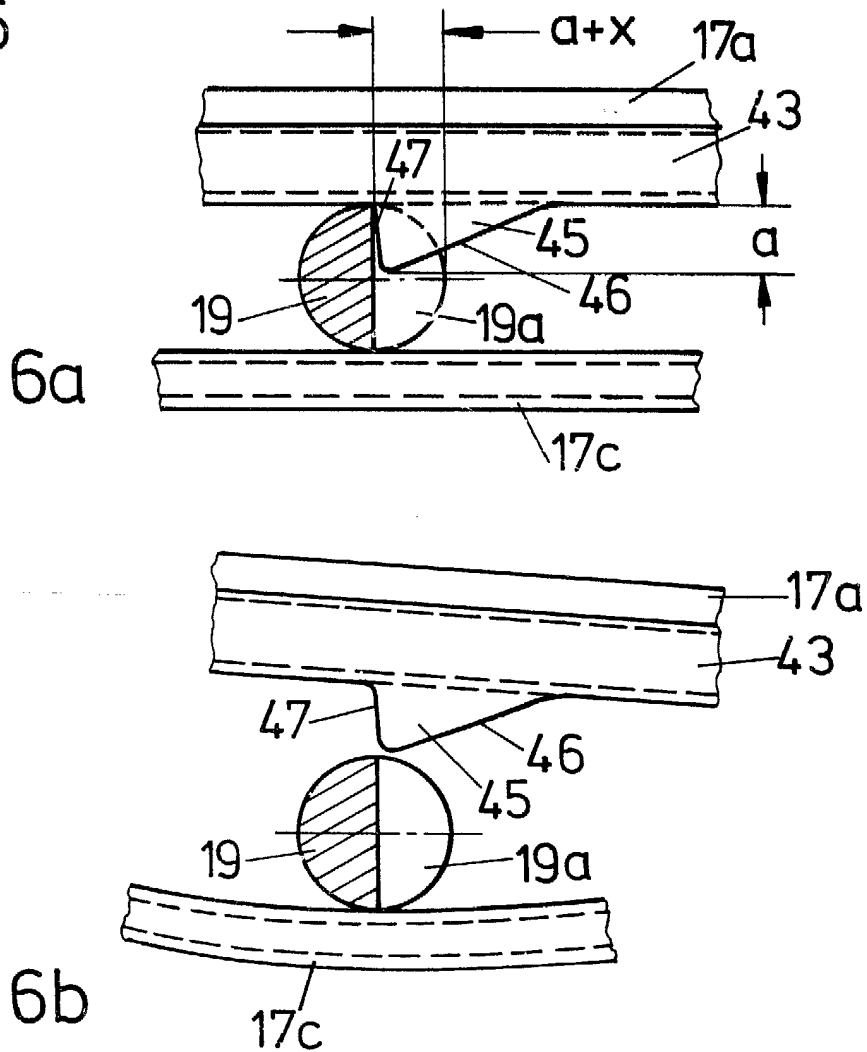


FIG. 7

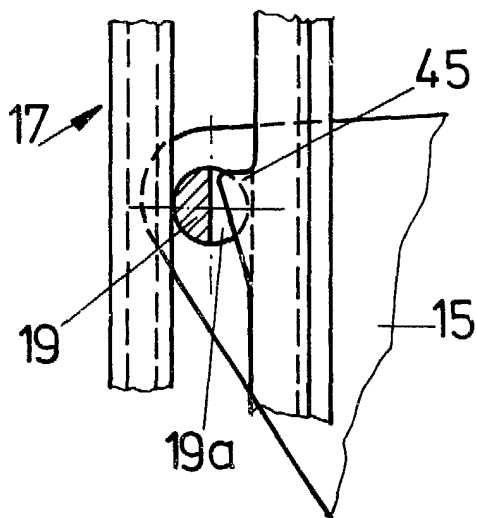
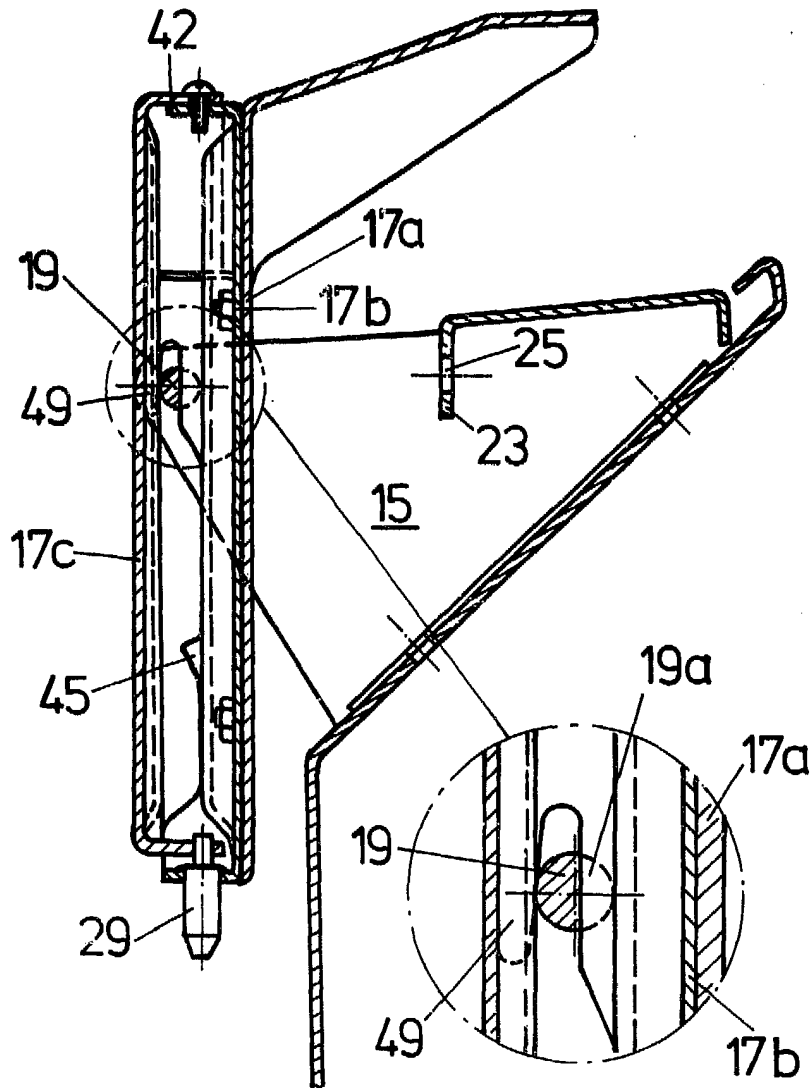


FIG. 8

Alberto de Zizaburu
Por Poder,