



B.M. 314339

**314339**

MEMORIA DESCRIPTIVA.

PATENTE DE INTRODUCCIÓN.

PAIS : ESPAÑA.

DURACION : 10 AÑOS.

OBJETO : "MECANISMO DE SUSPENSION REGULABLE PARA  
"ASIENTOS DE VEHICULOS".

=====

A nombre de : BOSTROM CORPORATION.

Residente en : MILWAUKEE, WISCONSIN (Estados Unidos)  
Oregon Street.

Nacionalidad : NORTEAMERICANA.



314339

Tiene por objeto esta Patente la protección de un mecanismo de suspensión regulable para asientos de vehículos, especialmente pesados y tractores, en los que es preciso eliminar al máximo las vibraciones y choques bruscos que los mis-

- 5.- mos sufren en su movimiento, para conseguir un máximo de comodidad y seguridad en el conductor, con lo que éste puede atender al manejo del vehículo sin cansancio, sin peligro para su salud en cuanto a lesiones de espina dorsal, y dolencias renales y, por tanto, con un aumento de productividad,
- 10.- del tractor o vehículo que se trate.

- El mecanismo que se cita, no sólo proporciona la comodidad y ventajas enumeradas anteriormente, sino que permite una graduación de ballestaje y amortiguación acoplable a cada uno de los usuarios, en función de su peso, lo que supone
- 15.- una ventaja más a sumar a las que se logran con dicho dispositivo.

- En esencia, está constituido por el acoplamiento de la placa de sujeción del asiento a una pieza solidaria de dos ejes paralelamente dispuestos y que se unen a respectivos muelles de torsión de material elástico enlazados entre sí por una biela común, mientras que los citados ejes se unen, respectivamente, a unas palancas acodadas que tienen juego de giro sobre casquillos solidarios a la base fija al vehículo, obteniendo de esta forma un ballestaje dependiente de la torsión de los muelles que pueden presentar más o menos elasti-
- 20.-
- 25.-

314339



1965

30.- ciudad en función de la separación de ambos y por tanto de la posición de la biela común, separación regulable por medio de un husillo que se acopla a tuercas solidarias de cada uno de los muelles y que al girar, los separa o aproxima según las necesidades del usuario y conforme al peso del mismo.

35.- A continuación se hará una detallada descripción del mecanismo que se alude, con referencia al dibujo que se acompaña, en el que se representa a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas variaciones de detalle que no supongan una alteración fundamental de las características esenciales del mismo.

En dicho plano se ilustra:

40.- En la figura 1, vista en alzado lateral de un asiento dotado del mecanismo.

En la figura 2, vista en alzado por su cara posterior.

En la figura 3, detalle del conjunto del mecanismo.

45.- Según el ejemplo de ejecución representado, el mecanismo, está constituido por el acoplamiento del asiento 1 a una placa base 2 que presenta un frente 3 perpendicular a la misma y en la parte posterior, a la que se unen solidariamente dos ejes 4 paralelamente dispuestos y dotados de unos ejes salientes 5 laterales y en sentidos opuestos que después de acodados, se introducen en unos casquillos 6 que por placas 50.- 7 se unen a una base 8 solidaria del vehículo.

55.- Los ejes 4 en sus extremos, se unen a unos troncos de cono 9 de material elástico, introducidos a fricción en casquillos 10 de la misma forma, solidarios de placas 11 que tienen unas tuercas 12 en las que se acopla un husillo 13 con manivela de acción en su extremo.

314339



1965

Los troncos de cono 9 elásticos, en sus bases mayores llevan unos pivotes en los que se articulan los extremos de una biela 14 que forma un ángulo determinado con la línea que une los ejes de dichos troncos de cono.

- 60.- Organizado así el mecanismo, el peso del conductor sobre el asiento 1, hace que los ejes 4 giren al tiempo que se desplazan hacia abajo, merced a la elasticidad de las placas 7 de los casquillos laterales 6, y al girar estos ejes, lo hacen los troncos de cono elásticos 9 en sentidos opuestos, efectuando una fricción sobre sus casquillos 10 y desplazando la biela 14, hasta un límite que se regula mediante el husillo 13 ya que al girar éste, lo hacen los casquillos 10 separando o aproximando las tuercas 12 de las placas 11 obligando también a los troncos de cono elásticos 9 y variando el ángulo de la biela 14, con lo que se limita el giro de dichos troncos de cono elásticos 9.

- 75.- Cualquier vibración obtenida en el vehículo, queda amortiguada por el sistema de troncos de cono descrito al girar éstos en sus alojamientos y transmitiendo al asiento la vibración o choque notablemente disminuída hasta el punto de que el conductor sentado en él no llegue a percibir sensiblemente tal vibración o choque.

- 80.- Dado que mediante el husillo 13 puede graduarse la limitación de giro de los troncos de cono elásticos, siempre el asiento está en la posición ideal para el peso del usuario, puesto que basta para efectuar tal graduación, sentarse y mover la manilla de acción del husillo hasta notar que la flexibilidad y muelleo del asiento es la adecuada al peso del citado usuario.

- 85.- La forma, materiales y dimensiones, podrán ser variables



y en general, cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en que queda redactada esta memoria, son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

N O T A.-

Los puntos de invención que se reivindican para que sean objeto de esta Patente de Introducción en España, por diez años, son los siguientes:

100.- 1<sup>a</sup>.- Mecanismo de suspensión regulable para asientos de vehículos, caracterizado por haberse previsto unido a la placa de asiento, una pieza perpendicular a la misma y solidaria de un par de ejes paralelos entre sí, y dotados de salientes laterales en sentidos contrarios que acodados se alojan en casquillos situados en placas flexibles solidarias de la base fija al vehículo, a fin de constituir un trapecio articulado que aumente o disminuya su altura en función del peso del usuario y de las vibraciones o choques que pueda sufrir el vehículo.

110.- 2<sup>a</sup>.- Mecanismo según punto 1<sup>a</sup>, caracterizado por haberse previsto en los extremos de los ejes paralelos, la unión de sendos troncos de cono de material elástico alojados a fricción en casquillos de la misma forma, quedando enlazados entre sí los troncos de cono elásticos por una biela que articula sus extremos en puntos periféricos de cada una de las bases mayores de los dos troncos de cono, a fin de que los giros de cada uno sean iguales en magnitud y contrarios en sentido.

115.- 3<sup>a</sup>.- Mecanismo según puntos anteriores, caracterizado

314339



por el hecho de que los casquillos en los que se alojan los troncos de cono elásticos están dotados en sus bases de sen das placas con una tuerca en un punto periférico, quedando dichas tuercas atravesadas por un husillo con manilla de ac-  
120.- ción, a fin de que por giro de éste, se logre el de los cas-  
quillos al aproximar o alejar sus tuercas y con ello, el gi-  
ro de los troncos de cono interiores y la variación en posi-  
ción de la biela, limitando más o menos el giro de dichos  
troncos de cono elásticos y con ello la deformación del tra-  
125.- pecio articulado, permitiendo la graduación del mecanismo  
en su ballestaje de acuerdo con el peso del usuario.

4º.- "MECANISMO DE SUSPENSION REGULABLE PARA ASIENTOS DE  
VEHICULOS", todo tal y conforme se describe en la presente  
memoria, la cual consta de 130 líneas y a título de ejemplo  
130.- se representa en el adjunto dibujo.

Madrid, 18 de Junio de 1.965

P. A.

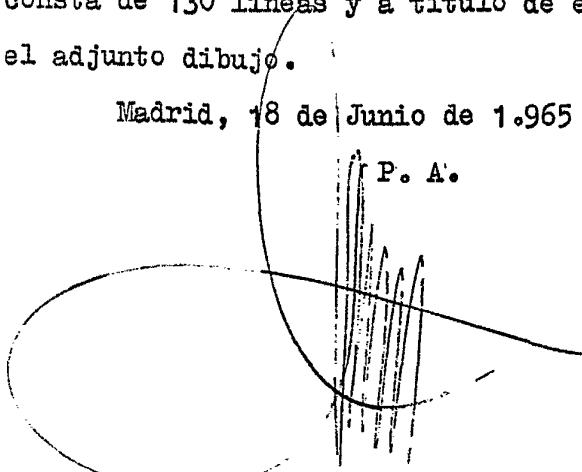


FIG. 1

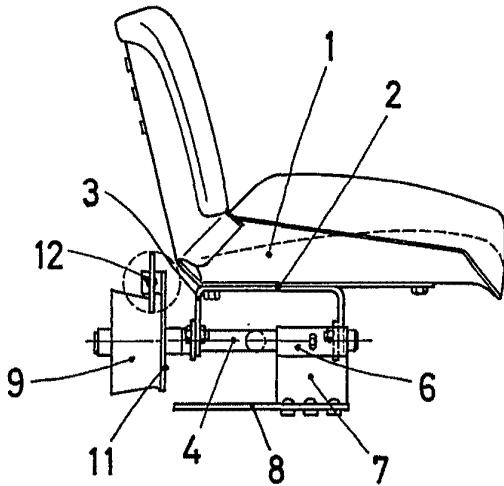


FIG. 2

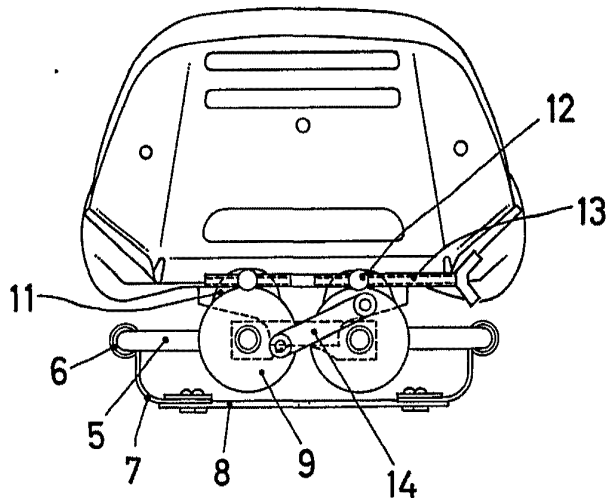
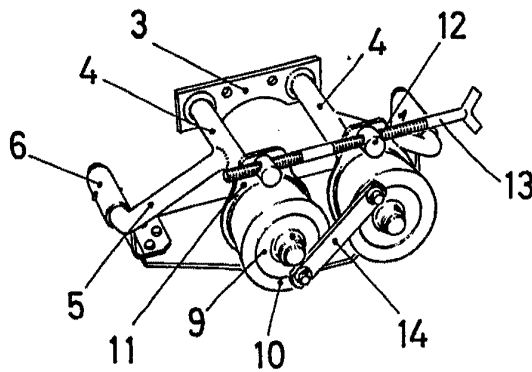


FIG. 3



MADRID, 18 JUN. 1965  
P.A.