



las diversas exigencias de la práctica.

Consiste principalmente, al mismo tiempo que en
hacer comportar a un asiento una pluralidad de muelles si-
10 nuosos, es decir ondulados en zigzag, extendiéndose parale-
lamente unos a otros, de atrás hacia adelante del asiento,
estando enganchado el extremo trasero de cada uno de estos
muelles sobre la armadura del asiento, en hacerles compor-
tar además, al menos, un hilo acodado, comprendiendo esen-
15 cialmente: un primer tramo inclinado sobre la horizontal y
sobre la vertical, cuyo extremo superior, anterior, sostiene
el extremo anterior de cada muelle sinuoso, preferente-
mente por intervención de la espira terminal, de este muelle
acodada en ángulo agudo, hacia abajo y hacia atrás; un se-
20 gundo tramo rectilíneo, horizontal, empalmado al primero, -
preferentemente según un ángulo recto, y extendiéndose para-
lelamente a la anchura del asiento, cuyo tramo vá montado -
sobre la armadura del asiento; y un tercer tramo empalmado
al segundo y formando, preferentemente un ángulo recto con
25 éste, cuyo tramo viene a tropezar con un elemento solidario
de la armadura del asiento, de manera tal que, el rebaje -
del extremo superior, antes del primer tramo, durante el -
servicio del asiento, sea elásticamente opuesto por el tra-
bajo del segundo tramo de torsión, habiendo sido previstos
30 medios convenientes, fáciles de gobernar por la persona -
sentada, para regular la posición del elemento de tope an-
tedicho y, por supuesto, la inclinación del tercer tramo, -



así como la rigidez del apoyo asegurado por el citado hilo acodado.

35 Comprende, aparte esta disposición principal, -
ciertas otras disposiciones que se utilizan, preferentemen-
te al mismo tiempo y de las que se hablará explícitamente a
continuación.

40 Considera mas particularmente un cierto modo de
aplicación, (aquel por el cual se la aplica a los asientos
para vehículos, y especialmente a los asientos de las banque-
tas individuales, anteriores, de los vehículos automóviles),
asi como ciertos modos de realización, de dichas disposicio-
nes; y considera, mas particularmente aún, y esto a título
45 de productos industriales nuevos, los asientos del género -
en cuestión, comportando la aplicación de estas mismas dis-
posiciones, así como de los elementos especiales, (tales como
los hilos acodados de sostén y sus sistemas de enganche), -
propios para su establecimiento y los conjuntos, especialmen-
te los asientos, equipados con semejantes asientos.

50 La invención podrá, de todas maneras ser bien -
comprendida, con ayuda del complemento de descripción que -
sigue, así como del dibujo anexo, los cuales, complemento y
dibujo, vienen dados, bien entendido, sobre todo, a título
55 de indicación.

Las figuras 1 y 2, del dibujo, muestran, respec-
tivamente en vista lateral y en plano, una estructura elás-
tica de asiento establecida conforme a la invención.

Las figuras 3 y 4, muestran, respectivamente en



60 vista lateral y en plano, partes arrancadas, de otra estructura elástica de asiento, establecida de acuerdo con la invención.

Las figuras 5 y 6, muestran, respectivamente, dos variantes de un detalle de la fig. 3.

65 Según la invención, y mas especialmente según - aquel de sus modos de aplicación, así como según aquellos - de los modos de realización de sus diversas partes, a los - cuales parece haya lugar de concederles la preferencia, al proponerse establecer un asiento de vehículo, se procede -
70 como sigue o de manera análoga.

De manera conocida en sí, se recurre a un cuadro tubular rígido -1-, destinado a descansar sobre el piso del vehículo, eventualmente por intermedio de correderas de regulación longitudinal, y, por otra parte, a una estera de -
75 resortes sinuosos -2-, es decir, ondulados según zigzags - sucesivos y formando una especie de cintas elásticas.

Como es igualmente conocido, se montan los extremos traseros de los resortes -2-, sobre una traviesa de la armadura -1-, preferentemente de manera pivotante alrededor
80 de un eje horizontal.

Pero, en lugar de sostener los extremos anteriores de los resortes -2- por unas partes terminales, de estos resortes, acodados en Z, es decir, una primera vez hacia atras y hacia abajo y una segunda vez hacia adelante y hacia abajo,
85 se asegura dicho sostén por, al menos, un hilo acodado, (o - una barra acodada), trabajando a torsión.



Un hilo tal ha sido representado en -3- sobre las figuras.

90 El comprende, esencialmente, tres tramos sucesivos 3_1 , 3_2 , 3_3 , empalmados el uno al otro, preferentemente mediante ángulos rectos.

95 El primer tramo 3_1 , preferentemente rectilíneo, está inclinado sobre la horizontal, en un ángulo comprendido, en general, entre 15° y 60° , con preferencia entre 30° y 45° . Su extremo superior delantero está prolongado en ángulo recto por un tramo horizontal 3_4 , paralelo a la anchura del asiento, tramo sobre el cual son enganchados directamente o nó, los extremos delanteros de los muelles -2-, con ayuda de grapas -4-.

100 El segundo tramo 3_2 es rectilíneo y se extiende, horizontalmente, paralelo a la anchura del asiento, sobre la armadura a la cual está enganchado, por ejemplo con ayuda de dos patas -5-.

105 El tercer tramo 3_3 , preferentemente rectilíneo, se extiende según un plano vertical, paralelo al del tramo 3_1 , ya sea hacia atrás, como queda ilustrado, ya sea hacia adelante. El viene a oponerse contra un elemento -6-, tal como una pata de atadura, solidaria de la armadura -1-, de manera tal que el descenso del extremo superior delantero del tramo 3_1 , durante el servicio del asiento, sea elásticamente opuesto por el trabajo a la torsión del tramo intermedio 3_2 , del hilo acodado.

110

Para facilitar la construcción y equilibrar las

24 NOV 1960

- 6 -

115 fuerzas, es conveniente dar al hilo acodado una forma simétrica, en relación al plano vertical longitudinal medio, del asiento, como es visible sobre la figura 2.

En el modo de realización ilustrado en las figs. 1 y 2, las espiras terminales anteriores de los muelles sinuosos -2-, están acodadas en ángulo agudo, hacia el fondo y hacia atrás y son los hilos transversales extremos de estas espiras, los que están enganchados sobre los tramos 3_4 , con ayuda de las ligaduras -4-.

120 Una tal medida permite sostener suavemente la parte delantera del hilo de enmarcamiento -7-, la que, de una manera bien conocida, está enganchada por ataduras -8- a los hilos transversales, mas adelantados, de los resortes -2-.

130 Quede bien entendido que para aumentar la suavidad de este apoyo, se podrían interponer varias espiras de cada muelle, en lugar de una solamente, entre los tramos de hilo paralelos 3_4 y -7-.

135 Se podría, igualmente, enganchar directamente estos dos tramos, uno contra otro, por ejemplo, en el caso en que la capa de tapizado dispuesta encima de la estructura de los muelles, fuese suficientemente espesa.

Un caso semejante es el que ha sido ilustrado en las figuras 3 y 4.

140 En la variante ilustrada en estas figuras 3 y 4 se ha supuesto, además, que la posición del elemento tope -6- contra el cual se apoya el tramo -3-, era regulable a voluntad

por la persona sentada, de manera tal que, esta última, pueda modificar la inclinación de este tramo sobre la vertical, y, por supuesto, la altura y la rigidez del borde superior delantero del asiento.

145 A este efecto, el citado elemento -6-, está constituido por un bloque solidario de un árbol horizontal -9-, él mismo montado sobre la armadura -1-, de manera que pueda pivotar bajo el mando de un mango -10-, accesible a la persona sentada. Este bloque comprende una pluralidad de levas -
150 planas 6_1 , cuyas distancias de sus bordes, con respecto al eje del árbol -9-, difieren, y es contra estas levas contra las que se apoya el tramo 3_3 .

 Se comprende fácilmente que, haciendo girar el mango -10-, se cambia la leva plana 6_1 en servicio, lo que
155 modifica la distancia entre el tramo 3_3 y el eje del árbol -9- y, por consiguiente, la inclinación de este tramo, así como la posición y la resistencia del borde superior delantero del cojín: la persona sentada puede así, muy fácilmente, regular estos dos parámetros de manera que la parte anterior
160 de la superficie superior del cojín la sostenga en las mejores condiciones de confort.

 En esta variante, las patas -5- de sujeción del tramo intermediario 3_2 , que trabaja a la torsión, han sido
sustituidas por un simple canal -11- montado sobre la armadura -1-.
165

 Dos variantes de topes regulables han sido ilustradas en las figuras 5 y 6.



170

En la variante de la figura 5, el tope -6-, está constituido por un dedo maniobrable desde el exterior del asiento y susceptible de ser encajado a voluntad en uno u otro de los agujeros -12-, comprendidos en una pluralidad de orificios perforados en un sector -13-, solidario de la armadura -1-.

175

En la variante de la figura 6, el tope -6-, está constituido por un taco, maniobrable desde el exterior del asiento y propio para alojarse en una u otra de las muescas de una dentadura horizontal -14-, solidaria de la armadura 1.

180

A título puramente ilustrativo, y bien entendido en modo alguno limitativo de la invención, se indica que, en algunas realizaciones que han dado entera satisfacción, el hilo -3- estaba constituido de un acero duro, presentando una resistencia a la tracción del orden de 19 kg/mm^2 y un diámetro de 5 mm.

185

Como es evidente, y como resulta ya de cuanto precede, la invención no se limita en modo alguno a aquel de sus modos de aplicación, como tampoco a aquellos de los modos de realización de sus diversas partes, que han sido mas particularmente considerados; ella los abarca por el contrario, en todas las variantes, especialmente:

190

aquellas en que los tramos, del hilo -3-, empalmados a aquel que trabaja a la torsión, no fuesen perpendiculares a éste, sino oblicuos a él, o tambien que fuesen rectilíneos, sino ellos mismos, acodados o encorvados,

aquellas en que el asiento, establecido según la

195 invención, no formaría parte de un asiento individual, sino de una banqueta destinada a recibir simultáneamente a varias personas.

N O T A

En esta Patente de Invención se reivindica:

200 1.- Perfeccionamientos en los cojines de los asien-
tos, que comprenden una base elástica de asiento, constando de una pluralidad de muelles sinuosos, extendiéndose paralelamente unos a otros, de atrás hacia adelante de la base, estando enganchado el extremo posterior de cada uno de estos -
205 muelles sobre la armadura de la base, caracterizados por comprender, además, al menos, un hilo acodado (3) constando esencialmente de : un primer trozo (3₁), inclinado sobre la horizontal y sobre la vertical, cuyo extremo superior, delantero, sostiene el extremo anterior de cada muelle sinuoso (2); un
210 segundo trozo rectilíneo, horizontal (3₂), empalmado al primero y extendiendo paralelamente a la anchura de la base, cuyo trozo está montado sobre la armadura (1) de la base; y un -
tercer tramo (3₃), empalmado al segundo y viniendo a dar contra un elemento (6), solidario de la armadura de la base, de
215 manera tal que el hundimiento del extremo superior delantero del primer trozo, durante el servicio de la base, sea elásticamente opuesto por el trabajo del segundo a la torsión.

2.- Perfeccionamientos en los cojines de los -
asientos, según la reivindicación 1, caracterizados, porque
220 el extremo anterior de cada muelle sinuoso, es sostenido por el hilo acodado, por intermedio de la espira terminal del -



muelle, acodada en ángulo agudo hacia el fondo y hacia atrás.

225 3.- Perfeccionamientos en los cojines de los asientos, según, al menos, la reivindicación 1, caracterizados porque el primer trozo (3_1) del hilo acodado, está empalmado al segundo (3_2), en ángulo recto.

230 4.- Perfeccionamientos en los cojines de los asientos, según, al menos, la reivindicación 1, caracterizados porque el segundo trozo (3_2), del hilo acodado, está empalmado al tercero (3_3), en ángulo recto.

235 5.- Perfeccionamientos en los cojines de los asientos, según, al menos, la reivindicación 1, caracterizados porque un trozo horizontal (3_4), extendiéndose paralelamente a la anchura de la base, está empalmado al extremo superior delantero del primer trozo del hilo acodado.

6.- Perfeccionamientos en los cojines de los asientos según la reivindicación 5, caracterizados porque el hilo acodado es simétrico en relación al plano vertical, longitudinal medio, de la base, (fig. 2).

240 7.- Perfeccionamientos en los cojines de los asientos según, al menos, la reivindicación 1, caracterizados porque se han previsto medios fáciles de gobernar por la persona sentada, para regular la posición del elemento de tope (6), y por ello la inclinación del tercer trozo, así como la rigidez del apoyo asegurado por dicho hilo acodado (figs. 3 a 6). Y

245 8.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS COJINES DE LOS ASIENTOS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines indus-

24



- 11 -

250 triales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva,
y gráficamente representada en los adjuntos planos para su
mejor comprensión.

Esta memoria consta de ONCE hojas escritas o meca-
nografiadas por una sola cara a doble espacio en 250 líneas.

Madrid, 24 NOV 1966

Por autorización de la interesada,

JOSE LOPEZ
P. P.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "Jose Lopez", written over a circular stamp. The signature is somewhat stylized and overlaps the stamp.



Fig. 1.

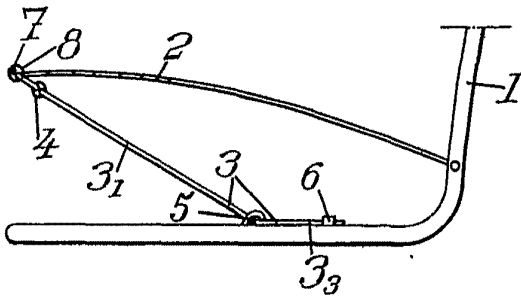


Fig. 3.

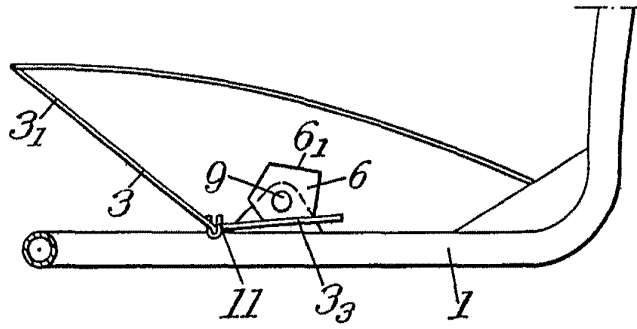


Fig. 2.

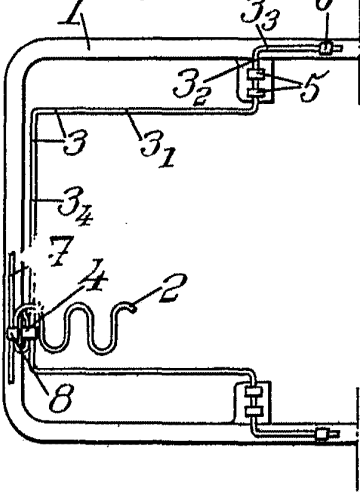
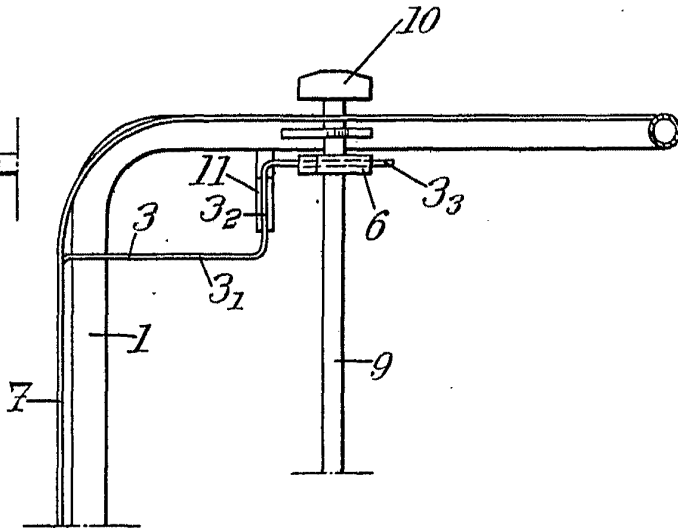


Fig. 4.



Escala Variable

Fig. 5.

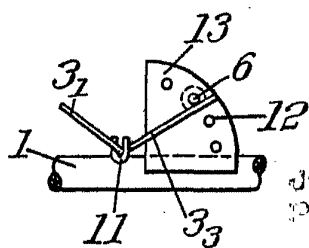
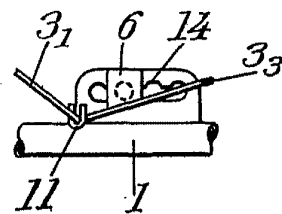


Fig. 6.



JOSE LOPEZ
P. P.