

27 SEP 1958



- 2 -

culo mixto con posibilidad de utilización para ambos casos, siendo muy recomendable su dedicación por empresas para -- trasladar a los operarios al puesto de trabajo y seguidamente emplearlo para el transporte en general.

5 Los vehículos en los que se ha incorporado este -- aparato, pueden ser de gran utilidad pública, puesto que sobre el coste de un vehículo destinado a pasajeros solo habría que aumentar el valor correspondiente al mecanismo de plegado y elevación de butacas, con lo que obtendríamos
10 un vehículo de doble servicio con muy pequeña diferencia en el coste del de un solo uso, siendo por tanto muy interesante a la mayoría de las empresas que tengan necesidad de realizar estos servicios.

15 El sistema de elevación y plegado de las butacas, será efectuado automáticamente por el conductor desde la cabina, por medio de un contacto comunicado con un dispositivo de empuje y arrastre, bien sea hidráulico, neumá-- tico o eléctrico de los actualmente conocidos, accionando se una barra central longitudinal ensamblada por medio de
20 un bulón, con una biela que se fija articuladamente por -- su otro extremo con una barra longitudinal que lleva montada a trechos una brida solidaria de una pieza acodada, unida en forma solidaria mediante casquillo, a un eje inferior transversal, llevando este eje unas regletas ascen--
25 dentes unidas a la parte inferior de los asientos, de modo que al tirarse de la barra central hacia adelante, el mecanismo obliga a descender los asientos o butacas, los -- cuales por poseer lateralmente unas cartelas unidas en un punto intermedio del respaldo, lo hace bascular hasta si-



tuarlo horizontalmente, quedando el extremo apoyado en --
unos topes de la butaca anterior, formando una superficie
plana.

5 Cuando el vehículo lleve solamente una fila de -
asientos, entonces la transmisión se efectuará por uno de
los laterales.

10 Para una mejor comprensión de las característi--
cas generales que se dejan expuestas, se acompañan dos lá
minas de dibujo en las que se ha representado graficamente
un caso de realización práctica del aparato para la conver
sión de vehículos de pasajeros en de carga indistintamente
motivo de la invención, con la observación de que dada su
cualidad de mero ejemplo informativo, deberá observarse en
las figuras representadas en las hojas de dibujos adjuntas
15 en sentido amplio y general, y sin carácter restrictivo --
alguno.

Las figuras de las hojas de dibujos adjuntas, son
como sigue:

20 Fig. 1.- Proyección longitudinal parcial en alza
do, visto lateralmente, del aparato motivo de la invención
dispuesto en posición desplegada actuando como vehículo --
de pasajeros.

25 Fig. 2.- La misma proyección que la figura ante--
rior encontrándose plegado para servir de vehículo de car
ga.

Fig. 3.- Vista frontal en alzado del aparato, aco
plado a dos sillones situados a ambos lados.

Al objeto de facilitar la localización de las di
ferentes partes que constituyen este aparato para la con--



versión de vehículos de pasajeros en de carga indistinta-
mente, se han situado acotaciones en las figuras de las
hojas de dibujos, relacionadas con las descripciones que
se realizan a continuación, siendo -1- la pieza acodada -
5 montada solidariamente al tubo o barra longitudinal -1'-
de donde arranca el dispositivo de accionamiento, montán-
dose por medio del bulón -2- a la biela -3-, la cual a su
vez en el extremo opuesto, comprende otro bulón -2- para
unirla articuladamente a la barra o tubo -4-. Esta barra -
10 o tubo -4-, en sus desplazamientos hacia delante o hacia
atrás, originados por la barra -1'- es la que por las ar-
gollas -6-, acciona la pieza acodada -5-. Esta pieza acoda-
da -5- va unida solidariamente en su parte superior, a la
argolla -6- por un tornillo con cuello, y en su parte in-
15 ferior se fija a la barra transversal -7-, por un orificio
rasgado que se cierra por mediación de los tornillos -8-,
sobre la propia barra -7- solidarizándose con ella.

La barra transversal -7- se fija a la carroce-
ría del vehículo sobre cuatro cojinetes -9-, estando dos
20 de ellas, dispuestos sobre los laterales -10- de la carro-
cería y las otras dos en el cajetín que forma la cavidad
central longitudinal -11-.

La barra transversal -7-, es pues giratoria, y
en ella se fijan en forma solidaria, las pletinas -12- --
25 por su parte inferior, para lo cual comprenden el corres-
pondiente orificio rasgado, cerrado con tornillos -8-, su-
periormenté las pletinas -12-, se unen articuladamente -
por el punto -13-, al bastidor metálico -14-, que consti-
tuye el soporte de los muelles y mullido del asiento -15-



siendo este elevable y descendible.

5 En los laterales y junto a su parte posterior, el bastidor -14- lleva fijadas las cartelas -16-, las cuales superiormente disponen de la bisagra -17- que permite la articulación con el bastidor -18- estando éste constituido por tubo redondo o cuadrangular, siendo en su cara anterior, donde va acoplado el respaldo -19-, mientras que posteriormente, se aplica un tablero protegido con nervios o listones, al objeto de que sea resistente cuando en la misión de vehículo de carga, haga de suelo.

10

Dicho bastidor -18-, une por su parte inferior mediante la bisagra -20- con la barra transversal -21- -- que es solidaria de las barras descendentes -22-, las cuales se fijan al suelo por la pletina inferior -23- con -- los tornillos -8-, mientras que superiormente en el borde -24- sirven de apoyo de los tacos -25- que llevan los bastidores -18- en la cara anterior de su parte superior.

15

Al plegarse las butacas, las caras posteriores de los respaldos -18-, enrasan con el plano -26- que constituye la tapa superior de la cavidad central longitudinal -11-, que junto con las paredes -27- sujetas al fondo, -- forman el hueco destinado a las piezas de transmisión, así como al estar elevada sobre los laterales en los que van encajadas las butacas, sirve de pasillo para llegar a las mismas y cuando las butacas están plegadas, al enrasar los respaldos -18- con el plano -26- queda el suelo completamente plano y uniforme.

20

25

Estimando ampliamente descrito el aparato para la conversión de vehículos de pasajeros en de carga indis



5 tintamente motivo de la invención, unicamente resta con-
signar la posibilidad de construirse en variedad de mate-
riales, tamaños y formas, pudiendo igualmente introducir-
se en su constitución, aquellas variaciones de tipo cons-
tructivo que la práctica aconseje, siempre y cuando las -
mismas, no sean capaces de alterar los puntos esenciales,
puestos de manifiesto en la siguiente

NOTA REIVINDICATORIA

10 Los puntos nuevos y de propia invención que se --
presentan para su reivindicación en la Presente Patente
de invención, son:

15 1.- Aparato para la conversión de vehículos de pa-
sajeros en vehículos de carga indistintamente caracteriza-
do por comprender un cajetin prismático rectangular situa-
do longitudinalmente en el centro del departamento de pa-
saje o carga, disponiendose interiormentè, una barra lon-
gitudinal orientada hacia la parte anterior del vehículo,
finalizando en la cabina del conductor, siendo esta barra
deslizante en sentido de avance y retroceso, llevando mon-
20 tada solidariamente, una pieza acodada que se fija artícu-
ladamente a una biela unida por su otro extremo, a una ba-
rra o tubo longitudinal, en la cual, se fijan a trechos -
unas bridas solidarias de un brazo de palanca que se fija
solidariamente a una barra transversal giratoria, dispo-
21 niendo esta de unas pletinas ascendentes que se fijan ar-
ticuladamente al bastidor inferior que soporta el asiento
de modo que el avance de la barra de tiro, obliga a avan-
zar y descender todos los asientos en forma simultanea.



2.- Aparato para la conversión de vehículos de -
pasajeros en vehículos de carga indistintamente, caracte-
rizado por comprender dos cartelas unidas solidariamente
a ambos lados del bastidor del asiento de la precedente -
reivindicación, fijándose dichas cartelas por la parte su-
5 perior en forma articulada, a unas barras o tubos de-
cendentes que constituyen el bastidor que soporta por el pla-
no anterior el respaldo del asiento, mientras que por el
plano posterior, dispone de unos tableros con travesaños
10 que resultan resistentes para utilizarse como soporte de
carga, teniendo los tubos descendentes del bastidor en el
extremo inferior una bisagra que se fija a unos tubos in-
feriores fijos al suelo del vehículo, quedando los supe-
riores articulados, a testa con los inferiores fijos, -
15 cuando se encuentran en su misión de asiento, mientras --
que al ser abatidos para llevar carga, el canto de los tu-
bos inferiores fijos, sirve de soporte de apoyo de los --
bastidores correspondientes al asiento posterior para lo -
cual, estos disponen de unos tacos situados en la parte -
20 superior anterior, formando todos los respaldos una vez -
abatidos, una superficie plana y al mismo nivel que el pla-
no superior del cajetín prismático rectangular descrito -
en la precedente reivindicación.

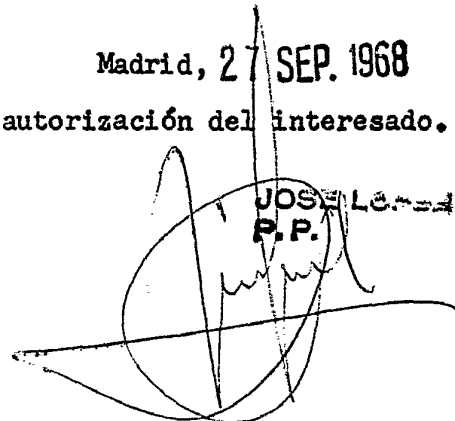
3.- " APARATO PARA LA CONVERSION DE VEHICULOS DE
25 PASAJEROS EN VEHICULOS DE CARGA INDISTINTAMENTE " de con-
formidad en un todo en lo esencial y fines industriales -
a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gra-
ficamente representada en los adjuntos planos para su me-
jor comprensión.



Esta memoria consta de OCHO hojas escritas ó
mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

Madrid, 27 SEP. 1968

Por autorización del interesado.

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be "José Lora".

JOSE LORA
P.P.

358600

358600

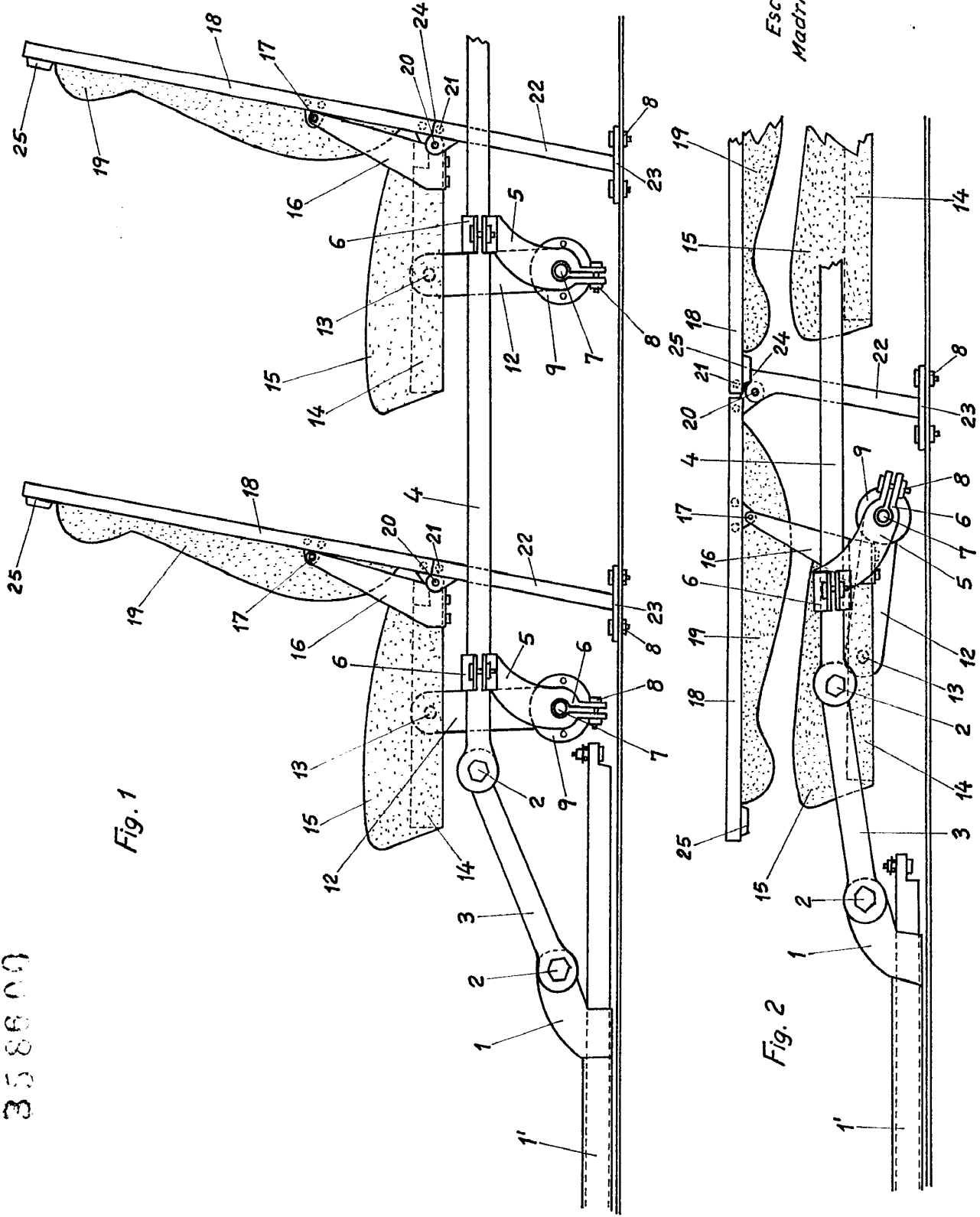


Fig. 1

Fig. 2

Escaleta variable
Madrid, Septiembre, 1968

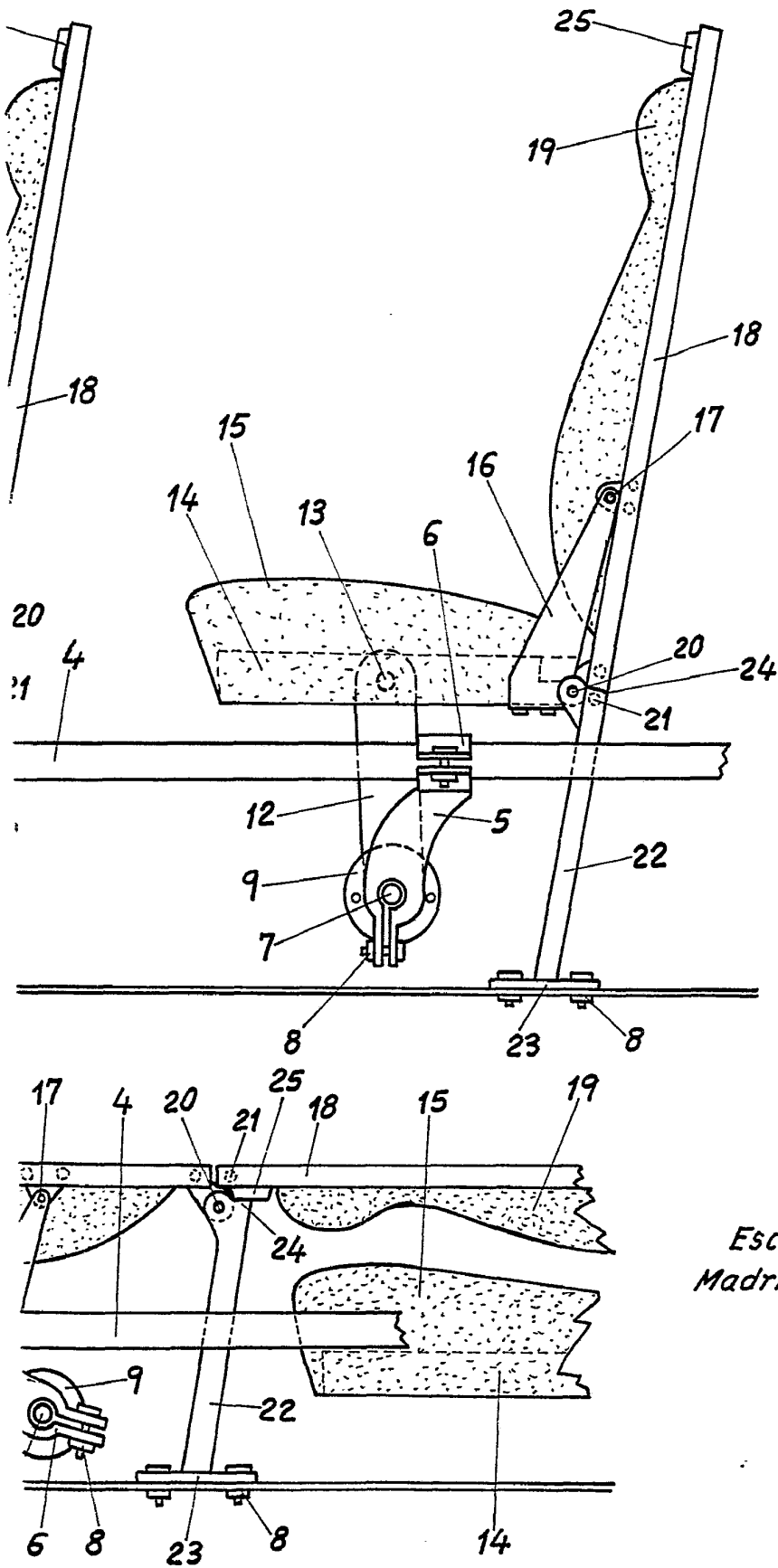
R.A.

JOSE LOPEZ
P.R.

MADE



35 86 00



Escala variable
Madrid, Septiembre, 1968
P.A.

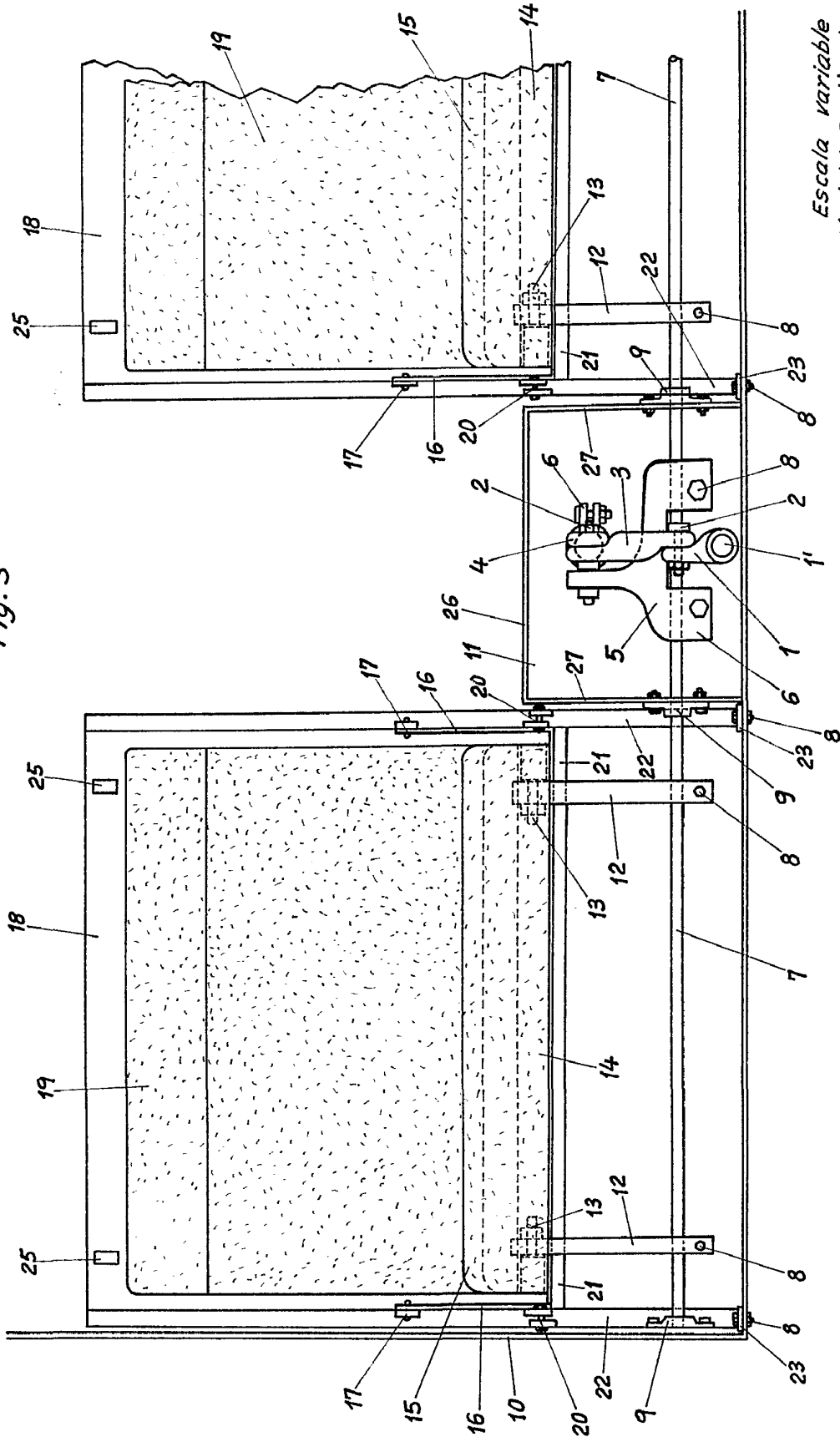
JOSE LOPEZ
P.A.

358600

358600



Fig. 3

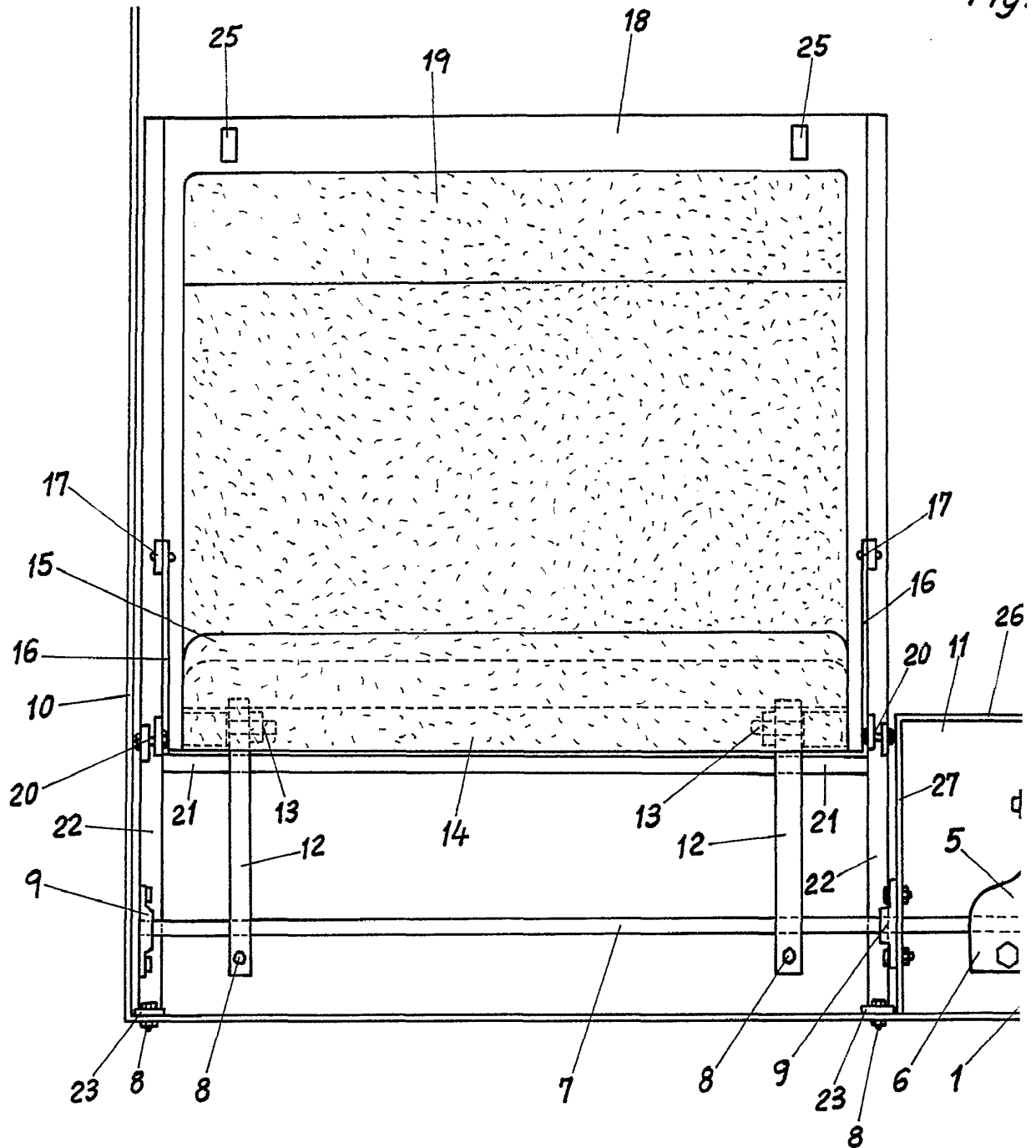


Escala variable
Madrid, Septiembre, 1968

JOSE LOPEZ
P.R.

35 86 00

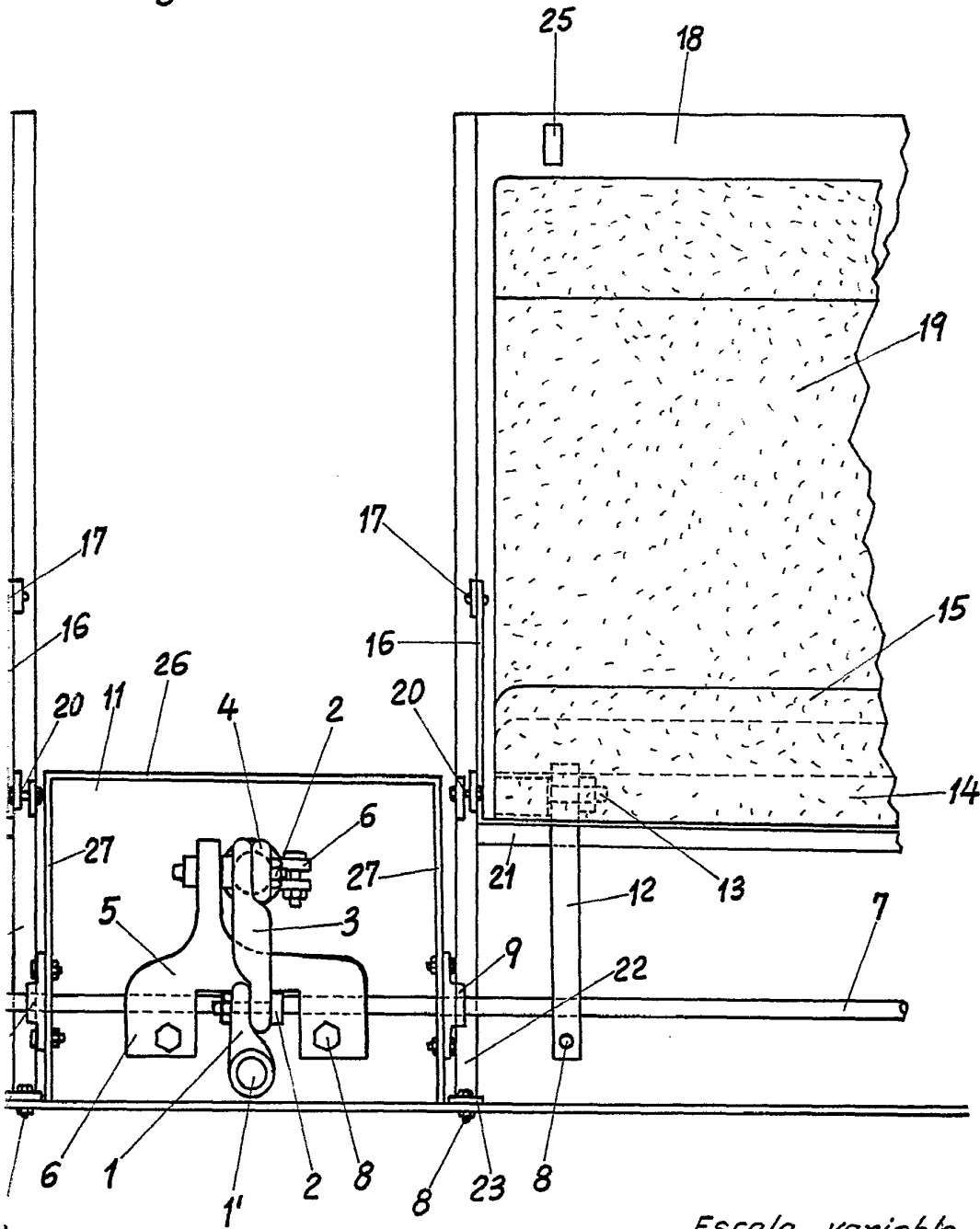
Fig.



35 96 00



Fig. 3



Escala variable
Madrid, Septiembre, 1968
P.A.

JOSE LOPEZ
P.A.