

384688



SECCION TECNICA	
CLASIFICACION I. P. C.	
CLASE	B 60
SUBCLASE	γ

P A T E N T E
D E
I N V E N C I O N

por "PERFECCIONAMIENTOS EN VEHICULOS", a favor de DON JOSE ESTEVA PASCUAL, de nacionalidad española, con domicilio en BARCELONA Explanada Montbau Bloque A, 1-B.

= . =

La presente patente de invención, se refiere a unos perfeccionamientos en vehículos, que marchen a altas velocidades.

- Los referidos perfeccionamientos, han sido
5. ideados persiguiendo una mayor seguridad para los usuarios del automóvil, que hasta ahora se ven limitados al uso del cinturón de seguridad.

- Primordialmente, comprenden, un taburete anti choque, que presenta un respaldo volquete, en su extremo
10. anterior, siendo este taburete, auxiliar al asiento con



respaldo notoriamente inclinado, de posición fina, unido al taburete, mediante un marco metálico horizontal cubierto por el tapiz del vehículo.

5. En segundo lugar, comprende un sillón para el conductor, si se trata de un automóvil, con respaldo vertical, hasta la altura de la cabeza, con asiento volquete, complementando el perfeccionamiento, con un volante virtualmente horizontal, a menor altura y mas cercano al conductor.

10. Un asiento volquete desde atrás, para el conductor cuyo borde o eje posterior del asiento, en su línea transversal, está apoyado en su parte media, en una biela articulada, que en su extremo vertical, se apoya encima de un patín central, que presenta unos cilindros transversales, que pueden desplazarse hacia adelante o también hacia atrás, promoviendo el descenso vertical del tronco del conductor, que así forma un ángulo agudo con sus muslos. El respaldo del referido asiento, es vertical y cubre posteriormente la cabeza del conductor.

15. 20. En la cara posterior del respaldo y a la altura de sus hombros, presenta dos adecuados soportes angulares giratorios dispuestos para sostener una caja cuna, de quita y pon, con balancin oscilante, que puede desplazarse por rodadura, encima de los arcos del sosten, los que durante las curvas pueden desplazar en giro transversal, a la caja cuna, aminorando con ello las molestias al bebé. La porción recta del soporte angular, se apoya y

25.



puede girar limitadamente, contra la cara posterior y plana del respaldo.

5. El taburete anti choque, consiste esencialmente en dos planos rectangulares, unidos longitudinalmente en ángulo recto, cuya intersección es su eje de giro, que apoya sus extremos en sendos rodamientos, sostenidos por unos montantes verticales, solidarios al marco metálico, que suma el taburete, al asiento con respaldo inclinado, formando una sola unidad.
10. La nueva posición normal del pasajero, instalado en el sillón posterior, es con los pies y piernas apoyados en el plano horizontal del diedro volquete. Los usuarios del sillón posterior, se encuentran con las extremidades inferiores en posición horizontal, y mitad inclinado el tronco y extremidades superiores. De producirse un frenado brusco o un choque los usuarios, bajo los efectos de la fuerza centrífuga, tenderán a romper la inercia de las extremidades inferiores y promoverán el giro del volquete hacia delante, con lo que el tronco quedará en posición horizontal, encima del asiento, mientras la arista levantada del volquete, se apoyará en el ángulo inferior cerrado, formado por las piernas y los muslos, que amortiguarán el efecto, al resbalar el cuerpo por encima del asiento horizontal, evitándole un golpe o contusión.
15. De producirse un frenado brusco o un choque los usuarios, bajo los efectos de la fuerza centrífuga, tenderán a romper la inercia de las extremidades inferiores y promoverán el giro del volquete hacia delante, con lo que el tronco quedará en posición horizontal, encima del asiento, mientras la arista levantada del volquete, se apoyará en el ángulo inferior cerrado, formado por las piernas y los muslos, que amortiguarán el efecto, al resbalar el cuerpo por encima del asiento horizontal, evitándole un golpe o contusión.
20. La nueva posición normal del pasajero, instalado en el sillón posterior, es con los pies y piernas apoyados en el plano horizontal del diedro volquete. Los usuarios del sillón posterior, se encuentran con las extremidades inferiores en posición horizontal, y mitad inclinado el tronco y extremidades superiores. De producirse un frenado brusco o un choque los usuarios, bajo los efectos de la fuerza centrífuga, tenderán a romper la inercia de las extremidades inferiores y promoverán el giro del volquete hacia delante, con lo que el tronco quedará en posición horizontal, encima del asiento, mientras la arista levantada del volquete, se apoyará en el ángulo inferior cerrado, formado por las piernas y los muslos, que amortiguarán el efecto, al resbalar el cuerpo por encima del asiento horizontal, evitándole un golpe o contusión.
25. Los soportes sostenedores de la caja cuna, están constituidos por un eje vertical, apoyado a giro libre, contra la cara posterior del respaldo y cuyo extremo superior



5. se prolonga en ángulo recto, formando un arco cóncavo con los extremos unidos. La caja cuna, presenta sus caras extremas pentagonales, de cuyo vértice superior, sobresale el dispositivo de suspensión y rodadura, por encima de los arcos cóncavos y del que pende una biela balancin oscilante, de la que pende la caja cuna.

10. La adopción de estos perfeccionamientos en los coches nuevos, serian objeto de una modalidad de carrocería totalmente inédita, en pos de una mayor comodidad y seguridad, que repercutiria en una lógica reducción de la póliza del seguro "a todo riesgo" lo que estimularía sin duda, la venta de los vehículos así equipados.

15. Con el fin de facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria, de una lámina de dibujos, en la que se ha representado un caso de realización, que se cita a título de ejemplo.

En el dibujo:

20. La figura 1, muestra una vista en perspectiva, del interior de un vehículo equipado con estos perfeccionamientos.

La figura 2, muestra en perspectiva, a un usuario en posición de marcha.

25. La figura 3, muestra otra perspectiva, con el pasajero después de haber sufrido un frenado brusco o un choque.

La figura 4, muestra una vista lateral en perspectiva, del conductor en funciones, sentado en su asiento



volquete desde atrás. En la cara posterior del respaldo se observa a la caja-cuna de quita y pon, con balancin oscilante.

5. La figura 5, muestra la variante de la figura 4, después de un frenado brusco o de un choque, viéndose al plano del asiento, abajado por detrás y con el patín central desplazado por rodadura sobre el piso del coche y al conductor, con el tronco en descenso vertical.

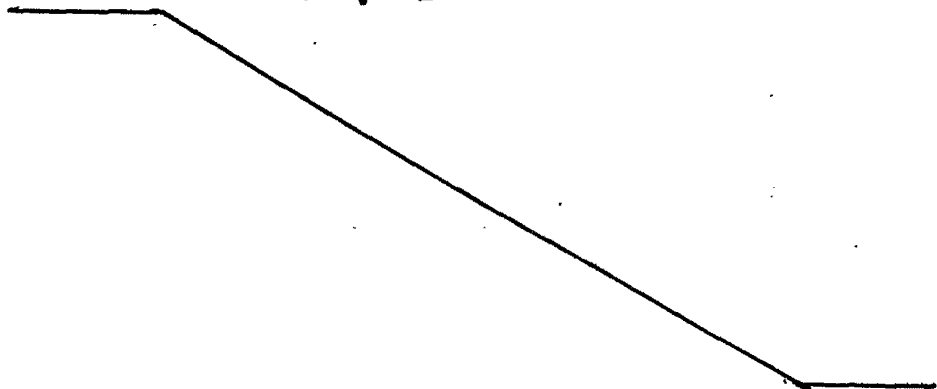
10. La figura 6, representa una vista frontal posterior en perspectiva, del patin central, con su biela articulada en el centro del eje posterior del asiento y con su extremo opuesto encima del eje fijo superior del patin.

15. Haciendo referencia a las figuras, es de observar, que por 1, se representa al interior del vehículo; por 2, al asiento lateral delantero, con el respaldo inclinado hacia atrás; por 3, al taburete delantero, en posición propia para la toma de asiento, del usuario; por 4, al taburete volquete para el asiento posterior 5, con respaldo inclinado 6;
20. por 7, a los montantes que sostienen a los asientos unidos a un marco 9, disimulado por el tapiz 10, del piso del coche; por 8, a la posición normal del pasajero, instalado en el sillón con respaldo inclinado 6; por 11, a los rodamientos de apoyo para el eje del volquete; por 12, al volante
25. horizontal sobre eje vertical que deja mas espacio y movilidad al conductor que trabaja mas descansado, lo que facilita la circulación sanguínea a sus extremidades, bene-



- ficiendo al corazón y al sistema nervioso, en beneficio de la mejor conducción del vehículo; por 13, al vértice agudo, formado por la pierna y el musmo del pasajero; por 14, al plano del asiento del conductor del vehículo;
5. por 15, al eje posterior del asiento 14, apoyado en los cojinetes 16; por 17, a la biela central articulada entre el eje 15 y el patín 19, a rodillos 21; por 18, a los resortes amortiguadores; por 22, a los soportes angulares, con giro parcial en sus remales rectos verticales, que
10. se prolongan en unos arcos cóncavos 25, sobre los cuales pueden rodar los soportes laterales 26, de los que penden las bielas balancines oscilantes 24, articuladas en los vértices superiores de las paredes extremas de la caja cuna 23.
15. La invención, dentro de su esencialidad, puede ser llevada a la práctica en otras formas de realización que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo en la descripción. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, con los materiales más adecuados,
20. por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

= . =





N O T A

Descrito el objeto de la presente invención, lo que se declara como nuevo, comprende las reivindicaciones siguientes:

- 1.- Perfeccionamientos, en vehículos, que alcan-
5. cen altas velocidades, esencialmente caracterizados, por comprender un taburete volquete (4), constituido por dos planos rectangulares, unidos longitudinalmente en ángulo recto y cuya línea de intersección, es su eje de giro o de volquete, que apoya sus extremos en unos rodamientos
10. (11), sostenidos por unos montantes verticales (7), solidarios a un marco metálico (9) que suma el taburete, al asiento (5) con respaldo inclinado (6), formando todo ello un conjunto; por adoptar el pasajero, una posición mitad horizontal (8), por sus extremidades inferiores, apoyadas
15. en el plano horizontal del taburete volquete (4), en estado de inercia, mientras el tronco y las extremidades superiores, inclinados en el respaldo, están bajo los efectos de la fuerza centrífuga, que si se produce un frenado brusco o un choque, tenderán a truncar la inercia de las
20. extremidades inferiores, promoviendo el giro del volquete hacia delante, con las rodillas en alto (13), resbalando

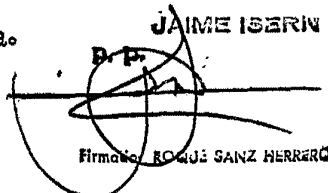


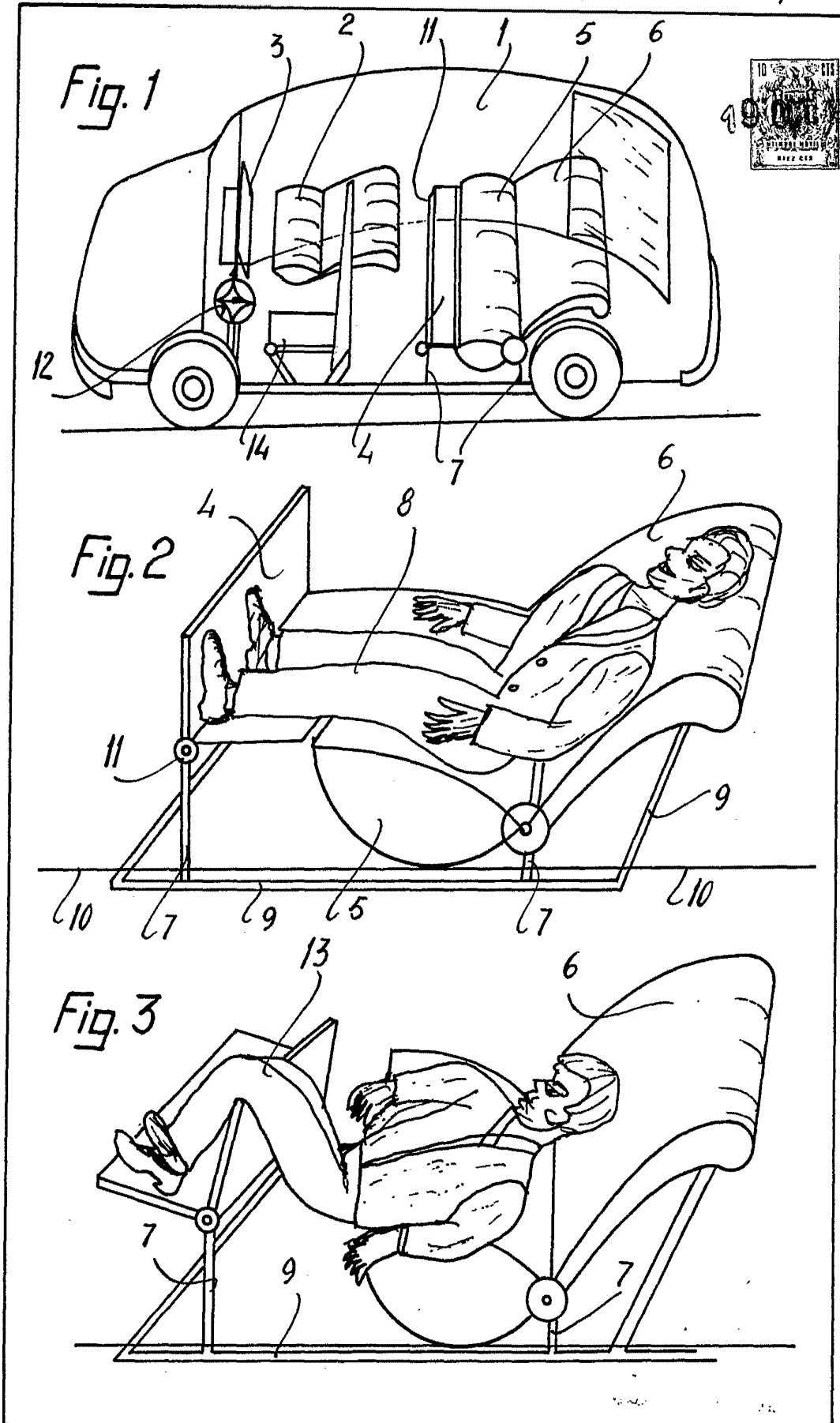
- el tronco encima del asiento, en posición horizontal; por presentar el volante (12), una posición virtualmente horizontal; por comprender el asiento (14) basculante hacia atrás, en cuyo borde, un eje posterior (15), se apoya en unos cojinetes (16); por comprender una biela (17) central, articulada entre el eje (15) y el cuerpo del patin (19), que se apoya a rodadura, en el piso del coche (10), gracias a sus rodillos (21), a giro libre; por presentar unos resortes helicoidales (18), que amortiguan el golpe del asiento contra el suelo; por presentar una tira de caucho (20) para frenado de los rodillos (21); por presentar unos soportes angulares (22), cuyos ramales verticales, están apoyados en la cara posterior del respaldo (6), con posibilidad limitada de giro y que se prolongan en unos arcos cóncavos (25), sobre los que pueden rodar los soportes laterales (26), provistos de rodillos al efecto; por comprender unas bielas balancines oscilantes (24), articuladas junto al ángulo superior, de las paredes extremas (23), de la caja cuna; por comprender un asiento delantero lateral (2), enfrenteado a su asiento volquete (3).

2.- Perfeccionamientos en vehículos.

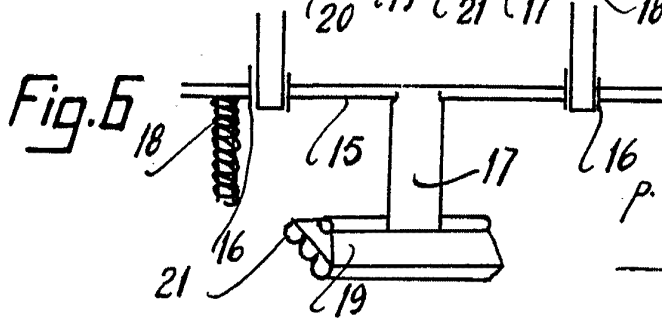
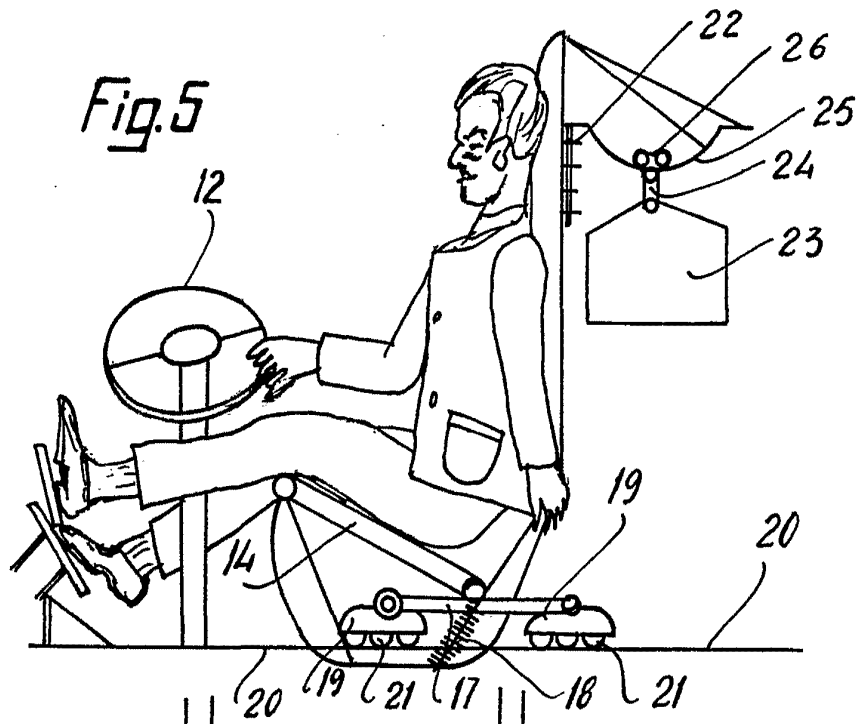
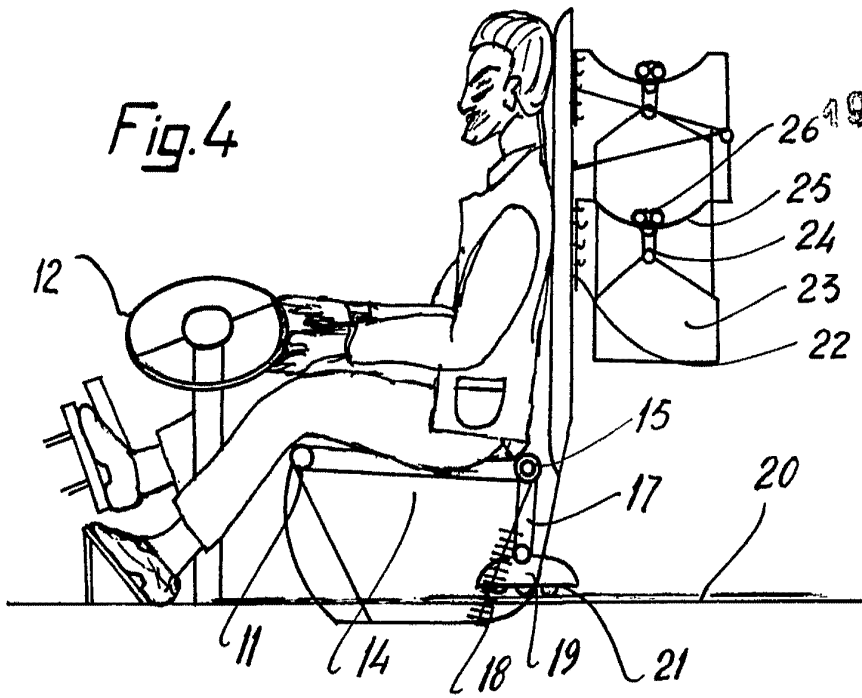
Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 8 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras y acompañadas de los dibujos reglamentarios.

Madrid, a 19 OCT. 1970
D. a. JAIME ISERN


Firma de: ROQUE SANZ HERRERO



Madrid, a 19 OCT. 1970
p.a. JAIME ISERN
Firmado: J. ISERN



Madrid, a 19 OCT. 1970
p.a.

JAIME ISERN

ROQUE SANZ HERRERO