

434849

11 MAR. 1975

P.- 59.702

Case No. 10386

SPN/06-po (SA)

MEMORIA DESCRIPTIVA

Int. Cl.:	B60N/02
-----------	---------

para solicitar PATENTE DE INVENCION por VEINTE años

A nombre de DEERE & COMPANY

entidad norteamericana

establecida en Moline, Illinois 61 265, Estados Unidos
de América

por: "UN DISPOSITIVO DE ASIEN TO BASCULABLE PARA EL CON-
DUCTOR DE UN VEHICULO"
(Clase Internacional B60N)

El invento se refiere a un asiento basculable para el conductor de un vehículo, con un dispositivo de soporte para la conexión de, por lo menos, dos barras articuladas que sirven para recibir una parte de asiento que, en posición normal, discurre aproximadamente horizontal, estando situado el punto de articulación superior de una de las barras en la parte de asiento, en la zona del canto delantero de la parte de asiento, y estando situado el segundo punto de articulación en la parte de asiento, a distancia detrás del primer punto de articulación, y pudiendo bascular la parte de asiento desde su posición horizontal a una posición aproximadamente vertical.

Por las memorias de las patentes norteamericanas Nos. 1.826.643, 2.192.577, 2.413.168 y 3.442.552, se conocen sendos asientos que pueden desplazarse desde una posición aproximadamente horizontal a una posición aproximadamente vertical. Para ello, el asiento según la patente No. 2.192.577 está provisto en su parte inferior de un soporte que sirve para la conexión de cuatro barras articuladas que en su lado inferior están conectadas por medio de ejes de articulación a un dispositivo portador. El punto de articulación de la primera barra articulada está previsto entonces en la zona del canto anterior del asiento y el punto de conexión de la barra

siguiente está previsto, a distancia del primer punto de
conexión, en el asiento. El centro de gravedad del asien-
to se encuentra en cualquier posición de las barras siem-
pre detrás del último punto de conexión, de modo que el
5 momento de giro provocado por el peso propio del asiento
devuelve normalmente al asiento a su posición horizontal.
En el presente invento, esto se evita por un resorte de
tracción previsto en la zona inferior de las barras arti-
culadas. Por consiguiente, el resorte de tracción debe
10 calcularse en proporción al peso del asiento para mante-
ner a éste en su posición levantada.

En contraste con esto, el problema que se pro-
pone resolver el presente invento, es el de realizar el
asiento, así como sus elementos portadores, de modo que
15 el asiento pueda fijarse espontáneamente en al menos dos
posiciones, o bien que pueda ajustarse a la persona de
servicio del vehículo, de modo que el servidor, en ambas
posiciones del asiento, pueda apoyarse o sentarse sobre
él. Este problema, de acuerdo con el invento, se resuel-
ve por el hecho de que la primera y la segunda barras ar-
20 ticuladas, así como un elemento portador que recibe la
parte de asiento, formen una disposición de varillaje de
punto muerto que, al tomar la posición vertical de la su-
perficie de asiento de la parte de asiento puedan ajus-
tarse, más allá de la posición de punto muerto, en la
25

cual la línea de unión que discurre a través del punto de articulación de la barra articulada posterior en el elemento de soporte, a través del punto de articulación de la barra articulada anterior en la parte de soporte, así como a través del punto de articulación de la barra delantera en el dispositivo de soporte, encierre un ángulo menor de 180° abierto hacia delante y en la cual la parte de asiento o su centro de masas, asuma una posición delante de los dos puntos de articulación superiores, de modo que las fuerzas de los momentos de giro que salen de la parte de asiento, mantengan a la segunda barra articulada en su posición basculada hacia atrás. De este modo resulta posible que el asiento, sin más, pueda bascular desde su posición aproximadamente horizontal a una posición aproximadamente vertical en la cual la superficie del asiento discurre aproximadamente paralela al respaldo. El ajuste del asiento puede provocarse sin inconveniente apoyándose el servidor contra el lado frontal del asiento del conductor y basculándolo hacia abajo, de modo que el asiento sea girado en unos 90 grados y adopte entonces en su posición extrema una posición aproximadamente paralela al respaldo. Como la altura del asiento es aproximadamente la mitad de la longitud, después de la basculación del asiento hacia atrás se obtiene una superficie de asiento suficiente para el servidor, de modo que éste,

incluso cuando está de pie, puede apoyarse sobre el asiento del conductor. Como los varillajes han sido basculados a una zona situada más allá del punto muerto, el servidor no es estorbado por los varillajes mientras está de pie. Además, el asiento puede adaptarse al servidor correspondiente por desplazamiento en la guía deslizante. Como las partes de los varillajes forman un ángulo obtuso hacia delante, el centro de gravedad de las masas del asiento del conductor está siempre situado delante de los dos puntos de articulación superiores, de modo que el momento de giro provocado por el peso del asiento provoca un desplazamiento de la barra delantera en contra de su movimiento normal de basculación y la mantiene en su posición basculada hacia atrás. Si el servidor, en esta posición, quiere sentarse en el asiento del conductor, el momento de giro es aumentado todavía, lo que contribuye a la estabilización de la posición del asiento del conductor. Gracias a esta disposición puede renunciarse a la previsión de medios auxiliares adicionales, por ejemplo muelles u órganos de ajuste, que normalmente provocan una retención del asiento del conductor en la posición rebatida hacia atrás. Otras características del invento constituyen el objeto de las reivindicaciones 2ª a 5ª.

Con referencia al dibujo explicaremos en detalle un ejemplo de realización de una disposición de asien

to de acuerdo con el invento. En los dibujos muestran:

La fig. 1, una vista lateral de una niveladora de motor con la disposición de acuerdo con el invento;

la fig. 2, el asiento del conductor, indicando
5 las líneas de trazos la posición rebatida hacia atrás del asiento del conductor;

la fig. 3, la vista frontal del asiento del conductor;

la fig. 4, el dispositivo de bloqueo del asien
10 to del conductor; y

la fig. 5, una representación a escala amplia-
da de una parte del dispositivo de bloqueo según la fig.
4.

En el dibujo, se ha designado con 10 una nivela
15 dora motorizada que tiene un chasis principal 12 así como
ruedas delanteras 14 y dos pares de ruedas traseras 16.
Debajo de la parte delantera del chasis principal 12 se
encuentra un bastidor de corona de giro 18 cuyo extremo
anterior está conectado de modo articulado en el chasis
20 principal en la zona de las ruedas delanteras y cuyo ex-
tremo trasero está conectado al chasis principal por me-
dio de cilindros hidráulicos de los cuales sólo se han
representado los 20 y 22. Un motor de combustión interna
24 se encuentra en la parte trasera del chasis principal
25 12. Inmediatamente delante del motor de combustión 24 se

encuentra el puesto de maniobra 26 que tiene un fondo 28
así como un asiento de conductor 30 dispuesto sobre él.
Delante del asiento 26 en la zona del campo de visión
hay un salpicadero 32 desde el cual el volante 34 se ex-
tiende hacia atrás. Como resalta de las figuras 2 a 5,
el asiento 30 está dispuesto sobre un dispositivo de so-
porte que tiene partes derecha e izquierda 36 y 38 situa-
das a distancia entre sí. Las partes 36 y 38 del disposi-
tivo de soporte están hechas como perfiles en U y tienen
una pared lateral 40 o 42, respectivamente, que está pro-
vista de un ala superior 44 o 46 y un ala inferior 48 o
50. El dispositivo de soporte tiene además un bastidor
corredizo o un dispositivo portador ajustable fijado a
la cara superior de las alas 44 y 46 por medio de carri-
les de guía derecho e izquierdo 52 y 54. La parte de bas-
tidor desplazable esta dotada de estribos 56 y 58 de for-
ma de L, derecho e izquierdo, situados a distancia entre
sí, que se han representado en la fig. 2. Los estribos 56
y 58 sirven para recibir una parte trasera 60 y 62 diri-
gida hacia arriba, a la cual están conectados elementos
de soporte 64 y 66 derecho e izquierdo, que se extienden
en la dirección de la marcha y que discurren horizontal-
mente, que quedan situados directamente encima de los ca-
rriles de guía derecho e izquierdo 52 y 54. Dentro de las
partes derecha e izquierda 36 y 38 del dispositivo de so-

5 porte están previstos brazos de sostén 68 y 70 derecho e izquierdo que se extienden hacia abajo, que tienen alas 72 y 74 superiores dirigidas hacia fuera, recibidas entre los extremos delanteros de los brazos de sostén 64 y 66 de los carriles de guía derecho e izquierdo 52 y 54. Los estribos de recho e izquierdo 56 y 58 de forma de L están fijados además a las caras superiores de los carriles de guía derecho e izquierdo 52 y 54 por medio de soportes 76 y 78 de forma de L. Los soportes 76 y 78 tienen alas horizontales fijadas a la cara superior de los carriles de guía derecho e izquierdo 52 y 54, mientras que las alas verticales de los soportes están fijadas a los estribos en L 56 y 58 en la zona del fondo de las partes traseras 60 y 62. En la parte superior de las partes traseras 60 y 62 de los estribos en L de recho e izquierdo 56 y 58 está dispuesto un almohadillado o respaldo 80. El respaldo 80 discurre transversalmente a la dirección de movimiento del asiento y solapa a una parte del elemento de soporte 64 y 66 de los estribos en L 56 y 58 que sirven para recibir una parte de asiento o almohadillado de asiento 82. Como resalta de la fig. 2, la parte de asiento 82 se ha representado con líneas llenas, que indican la posición normal del asiento, de modo que el servidor pueda tomar una posición sentada normal. La posición del asiento mostrada de trazos señala el asiento 82 basculado hacia atrás, que permite al servidor ponerse delante del asiento del con

ductor e inclinarse hacia la superficie del asiento. En la posición normal del asiento 82, éste tiene una superficie de asiento 84 que discurre aproximadamente horizontal, así como un lado delantero 86 y un lado trasero 88 que forman ángulo recto con la superficie del asiento 84. La parte de asiento o almohadillado 82, formada por las superficies 82, 84 y 86, es elástica y suave, de modo que el servidor se encuentre cómodo. Una parte de la cara inferior de la parte de asiento 82 tiene dos elementos de soporte o puntales 90 y 92 dispuestos mutuamente distanciados, derecho e izquierdo, provistos de elementos de conexión acodados hacia abajo, delantero y trasero, fijados a dos elementos de recepción derecho e izquierdo. En los extremos traseros de los elementos de soporte 90 y 92 se encuentran aberturas de recepción derecha e izquierda 98 y 100 alineadas una bajo otra y que forman un segundo eje horizontal, que discurre transversalmente.

Para que la parte de asiento 82 pueda conectarse a la parte de bastidor desplazable, se ha previsto una disposición de varillajes de punto muerto, que tiene barras articuladas 102 y 104 derecha e izquierda. Los extremos superiores de las barras 102 y 104 se encuentran a la derecha y a la izquierda de las aberturas de recepción 94 y 96 y están apoyados con posibilidad de basculación por medio de un eje transversal 106 que discurre ho-

rizontalmente, en las aberturas de recepción 94 y 96.
Los extremos inferiores de las barras 102 y 104 se encuentran dentro de las partes inferiores de los brazos de soporte derecho e izquierdo 68 y 70 y están dispuestos con posibilidad de basculación por medio de barras articuladas transversales 108, que discurren también horizontalmente, en los brazos de soporte 68 y 70. La disposición de varillajes de punto muerto tiene además barras acodadas articuladas derecha e izquierda 110 y 112 que están apoyadas con posibilidad de basculación en las aberturas de recepción 98 y 100 por medio de un eje transversal 114 que discurre horizontalmente. Los extremos posteriores de las barras 110 y 112 se encuentran dentro de los elementos de soporte 60 y 62 de los estribos en L 56 y 58 y aproximadamente en el centro entre los elementos de soporte 64 y 66 que discurren horizontalmente y la parte inferior del respaldo 80. De la fig. 2 resalta además que la disposición de varillajes de punto muerto está representada en líneas llenas en lo que constituye la posición normal de la parte de asiento 82, mientras que en líneas de trazos se ha representado la posición del asiento del lado del punto muerto, en que la parte de asiento está totalmente rebatida hacia atrás. Si la disposición de varillajes se encuentra en la posición de punto muerto descrita, entonces el eje formado por el varillaje o

el eje 106 en los extremos delanteros de las barras derecha e izquierda 102 y 104, está situado algo a la izquierda de la línea central que reúne ambos ejes 108 y 114. De este modo, la barra 102, junto con el elemento portador 90, forma un ángulo obtuso abierto hacia delante, que es por lo menos menor de 180°, de modo que la barra 102 es mantenida en su posición rebatida hacia atrás según la posición mostrada de líneas de trazos. De este modo, el asiento rebatido hacia atrás no puede sin más ni más desplazarse a su posición normal cuando actúa una fuerza sobre el lado trasero 88 que ahora discurre horizontalmente.

Los carriles de guía derecho e izquierdo 52 y 54 forman una parte del asiento 82 sobre la cual la parte de asiento 82 puede ser desplazada hacia delante y hacia atrás. Los carriles de guía derecho e izquierdo 52 y 54 tienen soportes perfilados o partes de soporte 118 y 120 derecha e izquierda, abiertas hacia arriba, cuyas partes de alma están fijadas en la cara superior de las alas 44 y 46. Soportes perfilados correspondientes, abiertos hacia abajo, 122 y 124, están conectados con su parte de alma a la cara inferior de las alas, dirigidas hacia fuera, 72 y 74, de los brazos de soporte 68 y 70. Los soportes perfilados derecho e izquierdo 118 y 122 encajan uno en otro y forman apoyos o carri-

les de guía 126 y 128 que se extienden hacia delante, en los cuales están previstos numerosos apoyos de bolas o similares para asegurar un mejor deslizamiento recíproco de los soportes perfilados. Del mismo modo, los soportes perfilados izquierdo superior e inferior 124 y 120 encajan uno en otro y forman también carriles de guía 130 y 132 que discurren horizontalmente y se extienden hacia delante, en los cuales hay asimismo numerosos apoyos que no se han representado sin embargo en el dibujo. Los carriles de guía derecho e izquierdo 52 y 54 están diseñados de modo que solamente los soportes perfilados superiores 122 y 124 puedan correrse con respecto a los soportes perfilados inferiores 118 y 120. Un dispositivo de bloqueo para fijar a voluntad los soportes perfilados superiores 122 y 124 con relación a los soportes perfilados 118 y 120 se ha representado en las figs. 4 y 5. Los soportes perfilados superiores derecho e izquierdo 124 y 122 tienen para ello muescas correspondientes 134 y 136 previstas en sus caras exteriores y situadas aproximadamente en el centro entre sus extremos anteriores y posteriores. En la muesca 134 del soporte perfilado 122 de la derecha encajan numerosos dientes 138 previstos en el canto exterior del soporte perfilado inferior de la derecha 118. Dientes similares, pero no representados en el dibujo, están previstos en

el canto exterior del soporte perfilado izquierdo 120, los cuales cooperan con la muesca 136 del lado superior derecho del soporte perfilado 124. Una uña de bloqueo 142 está conectada articuladamente por medio de un eje 144 directamente delante de la muesca 134 al lado superior del soporte perfilado 122. La uña de bloqueo 142 tiene un saliente 146 doblado hacia abajo dispuesto de modo que puede saltar dentro de la muesca 134. El saliente 146 está provisto de una abertura rectangular 148 que sirve para recibir selectivamente una fila de dientes 138. Como resalta de las figs. 4 y 5, la uña de bloqueo 142 es retenida en la posición de bloqueo por medio de un muelle de tracción 150 que, por un extremo, está conectado al soporte perfilado 122, y por el otro al saliente 146 de la uña de bloqueo. En el extremo exterior de la uña de bloqueo 142 está prevista una palanca o varilla 154 que discurre aproximadamente paralelo al carril de guía de la derecha, 52, cuya parte extrema anterior está doblada hacia arriba delante de la uña de bloqueo 142, convirtiéndose en una parte extrema 156 aproximadamente horizontal. Con la pieza extrema exterior 156 de la palanca 154 está prevista una palanca de mano 158 para el desplazamiento de la uña de bloqueo 142 por medio de un eje 144, pudiendo el saliente 146 meterse o sacarse por medio de dicha palanca. La palan-

ca de mando 158 está apoyada con posibilidad de bascula-
ción horizontal en un casquillo 160 lateralmente debajo
de la parte de asiento 82. La palanca de mano 158 tiene
una parte extrema 162 que se extiende hacia abajo y ha-
5 cia atrás, la cual está dispuesta de modo que venga a
apoyarse contra la pieza extrema 156 de la palanca 158
cuando ésta última es basculada. El manguito 160 de la
palanca de mano 158 está provisto de un elemento de re-
tención 164 que impide una basculación de la palanca de
10 mano más allá de una cierta posición. Una uña de bloqueo
izquierda 168 es semejante a la uña de bloqueo 142 que
hemos descrito y está dispuesta en la cara superior del
soporte perfilado izquierdo 124 por medio de un eje 170
que discurre verticalmente, delante de la muesca 136.
15 La uña de bloqueo 168 tiene un saliente 172 dirigido ha-
cia abajo diseñado de modo que en el desplazamiento pue-
da entrar y salir de la muesca 136. Para ello, el sa-
liente está provisto de un entrante rectangular no re-
presentado en el dibujo destinado a recibir uno de la
20 fila de dientes prevista en el fondo del soporte perfi-
lado 120 cuando la uña de bloqueo se encuentra en una
posición de bloqueo representada en el dibujo. Un mue-
lle de tracción, que no ha sido representado, une el so-
porte perfilado 124 con el saliente 178 dirigido hacia
25 abajo de la uña de bloqueo 168. En la cara superior de

la uña de bloqueo se encuentra una palanca 180. Para bascular al mismo tiempo a una posición extrema de bloqueo las dos uñas de bloqueo 142 y 168, se ha dispuesto un varillaje 182 entre las palancas 154 y 180. Cuando el servidor quiera desplazar la parte de asiento 82 hacia delante o hacia atrás, sólo necesita bascular hacia fuera la palanca de mano 158 para conseguir de este modo una basculación de la palanca 154 hacia dentro, siendo la fuerza de ajuste transmitida directamente a la uña de bloqueo 142 y, de este modo, a la uña de bloqueo 168 a través del varillaje 182, para hacer que ambos salientes 146 y 172 basculen simultáneamente saliéndose de su posición de bloqueo.

La maniobra y el desplazamiento del asiento del conductor se describen a continuación. Si se parte de que el servidor de la niveladora motorizada quiere estar sentado, entonces la parte de asiento 82 toma su posición según la fig. 2. Si el servidor quiere desplazar la parte de asiento 82 hacia delante o hacia atrás, entonces sólo necesita tirar hacia fuera de la palanca de mano 158 para accionar simultáneamente los salientes de bloqueo de las uñas de bloqueo derecha e izquierda 142 y 168. Si la palanca 154 se encuentra en su posición exterior, basculada hacia fuera, entonces el servidor sólo necesita oprimir a la parte de asiento

82 hacia atrás o llevarla hacia delante para conseguir la posición deseada. Si la parte de asiento 82 se encuentra en la posición deseada, entonces el servidor puede soltar la palanca 154, de modo que el muelle de tracción hará que las uñas de bloqueo 142 y 168 y con ello los salientes 146 y 172, salten a las muescas 134 y 136, en la cual recibe los dientes previstos en el soporte perfilado inferior 118 o 120, a saber, cuando los dientes quedan alineados con las correspondientes aberturas de los salientes. Si el servidor de la motoniveladora 10 no quisiera sentarse, sino estar de pie, entonces sólo es preciso levantar la parte de asiento 82 y llevar hacia arriba la parte trasera del asiento. Por medio de las barras articuladas 102 y 104 así como de las barras 110 y 112 el asiento es conducido de modo que la superficie 86 sea desplazada hacia abajo y hacia atrás, mientras que, al mismo tiempo, la pared trasera 88 es conducida hacia arriba y hacia delante. El movimiento se continúa hasta que la parte de asiento 82 haya sido basculada en 90 grados desde su posición normal. El lado posterior 88 de la parte de asiento 82 discurre entonces aproximadamente horizontal, mientras que la superficie 84 de la parte de asiento discurre aproximadamente vertical. Si la parte de asiento 82 se encuentra en su posición basculada hacia atrás según la fig. 2,

entonces la disposición de varillaje asume una posición de aquel lado del punto muerto en el cual el eje de articulación formado por el varillaje 106 queda algo detrás del plano que discurre por los varillajes 108 y 114. Por el hecho de asumir la parte de asiento una posición más allá de la zona de punto muerto, el servidor puede apoyarse sobre el lado posterior 88 sin que por ello exista peligro de que caiga la parte de asiento 84. Carece entonces de importancia el que, al tomar la superficie 84 de la parte de asiento una posición aproximadamente vertical, esta superficie forme un plano de apoyo para la espalda o las piernas del servidor, de modo que éste, también en esta posición, tiene la comodidad correspondiente, ya que la parte de asiento 82 está almohadillada. Además, es sustancial para el invento que la superficie 84, en esta posición, se encuentre delante de los varillajes o elementos de bloqueo, de modo que, por ello, el servidor queda protegido, y al estar de pie o en posición semisentada no entra en contacto con estas piezas.

La presente solicitud que corresponde a la presentada en Estados Unidos de América, el 20 de Febrero de 1.974, bajo el Nº 443.967, se acoge a los beneficios del Artículo 51 del vigente Estatuto sobre la Propiedad Industrial.

REIVINDICACIONES

5 Los puntos de invención propia y nueva que se
presentan para que sean objeto de esta solicitud de Pa-
tente de Invención en España, por VEINTE años, son los
que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10 1ª.- Un dispositivo de asiento basculable pa-
ra el conductor de un vehículo, con un dispositivo de
soporte para la conexión de, al menos, dos barras arti-
culadas que sirven para recibir una parte de asiento
que discurre aproximadamente horizontal en la posición
normal, estando situado el punto de articulación supe-
15 rior de una de las barras en la parte de asiento en la
zona del canto delantero de la parte de asiento, y es-
tando situado el segundo punto de articulación en la
parte de asiento, a distancia por detrás del primer pun-
to de articulación, y pudiendo bascular la parte de
20 asiento desde su posición horizontal a una posición
aproximadamente vertical, caracterizado porque la pri-
mera y la segunda barras articuladas, así como un ele-
mento de soporte que recibe a la parte de asiento, for-
man una disposición de varillajes de punto muerto que,
25 al tomar la superficie de asiento la posición vertical,

5 pueden ser desplazados más allá de la posición de punto
muerto en la que la línea de unión que pasa por el pun-
to de articulación de la barra posterior al elemento de
soporte, por el punto de articulación de la barra ante-
rior al elemento de soporte, así como por el punto de
articulación de la barra anterior al dispositivo de so-
10 porte, encierra un ángulo abierto hacia delante menor
de 180 grados, y en la que la parte de asiento o su cen-
tro de masas asume una posición delante de los dos pun-
tos de articulación superiores, de modo que las fuerzas
de momento de giro que salen de la parte de asiento man-
tienen a la segunda barra articulada en su posición bas-
culada hacia atrás.

15 2ª.- Un dispositivo de asiento según la rei-
vindicación 1ª, caracterizado porque la parte de asien-
to tiene una altura que es la mitad de grande que la
longitud de la parte de asiento con respecto a la direc-
ción en que se ve hacia delante.

20 3ª.- Un dispositivo de asiento según las rei-
vindicaciones 1ª o 2ª, caracterizado porque el disposi-
tivo de soporte está formado por una parte trasera que
discurre verticalmente y un elemento de soporte que des-
de la parte trasera se extiende hacia delante, al cual
están conectados brazos de soporte que se extienden ha-
25 cia abajo, y la parte de asiento, en el lado apartado

de la superficie de asiento, tiene un elemento de soporte al cual está conectada de modo articulado por el extremo una primera barra perteneciente a la disposición de varillajes de punto muerto y que, por el otro extremo, esta unida de modo articulado con la parte trasera, formando los dos puntos de conexión sendos ejes de barra transversales primero y segundo que discurren horizontalmente, mientras que una segunda barra está conectada de modo articulado por un extremo a la extremidad inferior del brazo de soporte, y por el otro extremo al elemento de soporte, formando los dos últimos puntos de conexión tercero y cuarto ejes de barra transversales.

4^a.- Un dispositivo de asiento según la reivindicación 1^a, caracterizado porque el dispositivo de soporte tiene una parte de soporte móvil y una parte de soporte estacionaria, y la disposición de varillajes de punto muerto sólo está conectada a la parte de soporte móvil, teniendo las dos partes de soporte superficies de guía que poseen aberturas de retención cooperantes entre sí, estando conectada de modo basculable al menos una uña de bloqueo cargada por muelle a la parte de soporte estacionaria y que tiene un saliente que entra en las aberturas de retención, siendo ajustable por medio de una disposición de palanca dispuesta de modo articulado en la parte de asiento y pudiendo ser lleva-

da a una posición de retención cuando la parte de asiento ha tomado su posición normal.

5 5ª.- Un dispositivo de asiento según las reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizado porque la parte de asiento puede bascular por medio de la disposición de varillajes de punto muerto en 90º entre su posición normal y su posición rebatida en la cual la parte de asiento discurre aproximadamente paralela a la parte trasera y el lado posterior de la parte de asiento está dirigido hacia arriba.

10 6ª.- Un dispositivo de asiento según la reivindicación 1ª caracterizado porque la superficie de la parte de asiento se encuentra por delante de todas las partes de varillaje o elementos de bloqueo cuando la parte de asiento está basculada hacia atrás.

15 7ª.- UN DISPOSITIVO DE ASIENTO BASCULABLE PARA EL CONDUCTOR DE UN VEHICULO.

20 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 veintiuna hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 11 MAR. 1975

P.A.

Alberto de Elizaburu

Por Poder



25

6.3.75

FIG. 1

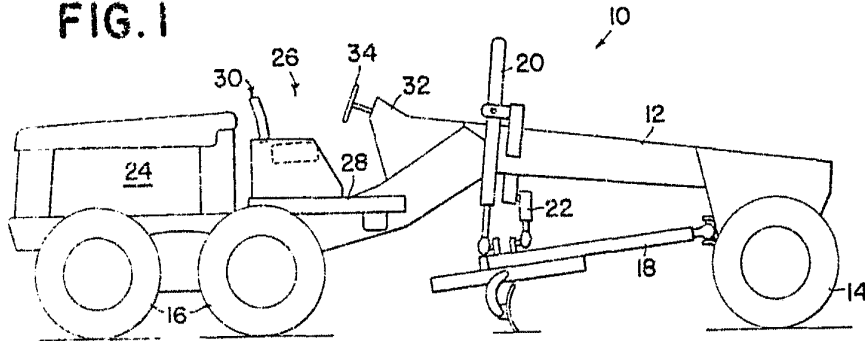
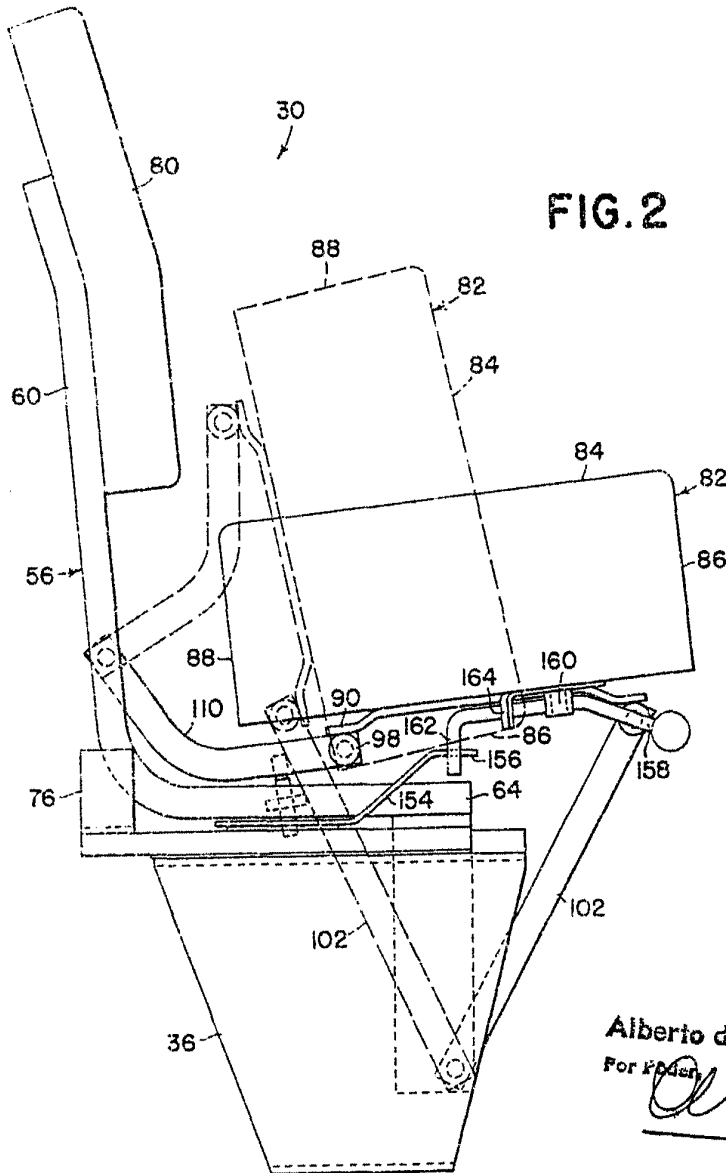


FIG. 2



Alberto de Elizaburu
For Patent
Alberto de Elizaburu

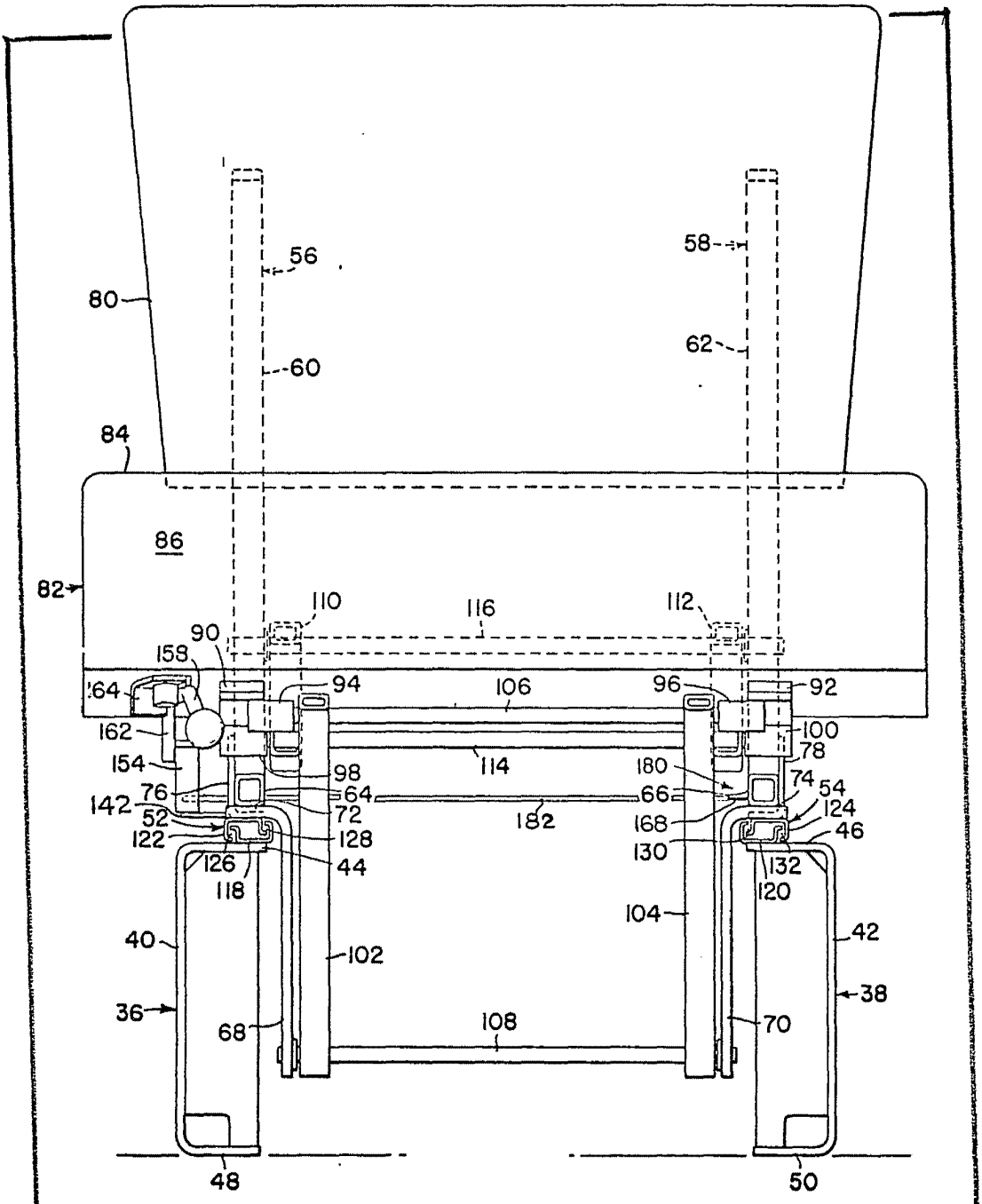


FIG. 3

Alberto de Ejauburu
Por Radar.
Alberto de Ejauburu

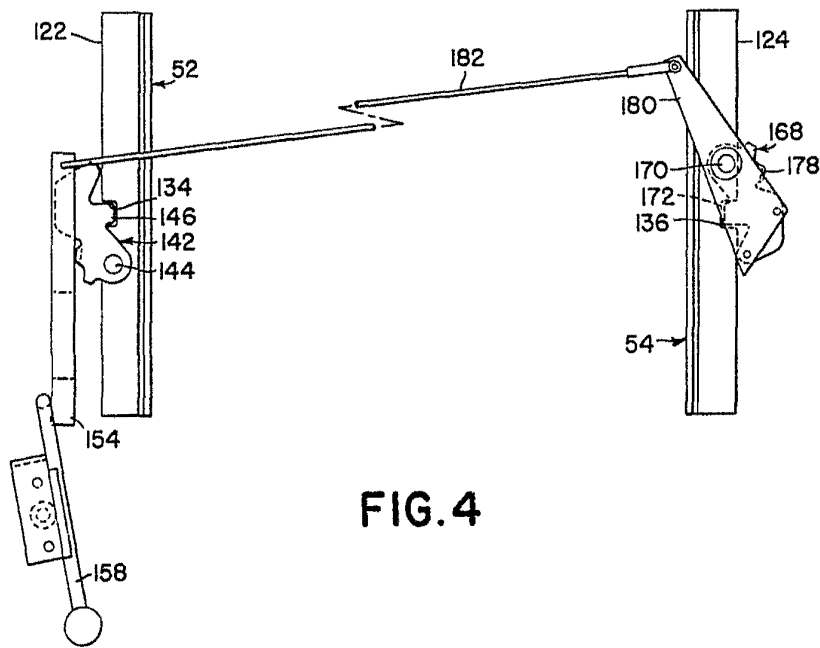


FIG. 4

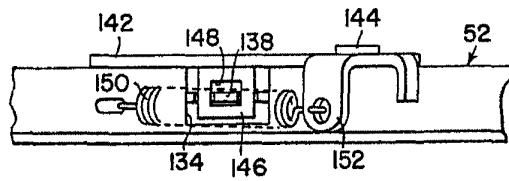


FIG. 5

Albino de Mendonca
For Deere
Albino de Mendonca