



①9



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

①1 Número de publicación: **2 278 937**

⑤1 Int. Cl.:

B60N 2/24 (2006.01)

B60N 2/68 (2006.01)

B60R 22/00 (2006.01)

B60R 22/26 (2006.01)

①2

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

⑧6 Número de solicitud europea: **02752684 .7**

⑧6 Fecha de presentación : **06.08.2002**

⑧7 Número de publicación de la solicitud: **1419062**

⑧7 Fecha de publicación de la solicitud: **19.05.2004**

⑤4 Título: **Asiento de vehículo de emergencia con cinturón de seguridad integrado.**

③0 Prioridad: **23.08.2001 US 938197**

④5 Fecha de publicación de la mención BOPI:
16.08.2007

④5 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
16.08.2007

⑦3 Titular/es: **H.O. Bostrom Company, Inc.**
818 Progress Avenue
Waukesha, Wisconsin 53186, US

⑦2 Inventor/es: **Fohrenkamm, Jeremy, A.;**
Bostrom, Paul, C. y
Block, Wayne, R.

⑦4 Agente: **Carpintero López, Francisco**

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Asiento de vehículo de emergencia con cinturón de seguridad integrado.

Campo de la invención

Esta invención se refiere en términos generales a la construcción de asiento de vehículo y, más particularmente, pertenece a la integración de un cinturón de asiento en un asiento de vehículo de emergencia.

Antecedentes de la invención

Asientos de vehículos de emergencia, así como en otros vehículos de pasajeros, precisan incluir algún tipo de conjunto de cinturón de asiento que se ajusta a través del torso superior de un ocupante de asiento para ayudar a contener al ocupante de asiento en caso de un accidente.

Tales conjuntos de cinturón de asiento son típicamente afirmados a distancia a diversos puntos de anclaje de la carrocería del vehículo.

Al usar asientos de vehículo de emergencia, tales como aquellos que almacenan un aparato de respiración autónoma (SCBA), a menudo es necesario para cambiar la posición del asiento dentro de la cabina de vehículo de emergencia. Sin embargo, el anclaje existente del cinturón de asiento al vehículo, algunas veces hace que sea más difícil acceder y usar el mismo, debido a su alejada situación respecto del asiento. Además, el anclaje existente del asiento limita la flexibilidad en el diseño de la cabina del vehículo de emergencia.

En consecuencia, es deseable sustituir los sistemas de asiento de vehículo de emergencia existentes que usan un asiento con un cinturón de asiento montado a distancia para permitir una ubicación de asiento más flexible y una retirada por separado de los puntos de anclaje del cinturón de seguridad en el vehículo.

El documento WO 97/44211 describe un asiento con un cinturón integral de asiento, estando montado el cinturón de asiento externamente al bastidor de asiento.

Además, es deseable integrar un cinturón de asiento en un bastidor de asiento de vehículo de emergencia que esté diseñado para proteger el recorrido del cinturón de asiento, y proporcionar puntos de fijación para rodillos de cinturón y una abrazadera sobre la disposición de cojín que realce el confort del ocupante de asiento mientras mantiene la estética en la parte trasera del asiento.

Sumario de la invención

La presente invención se dirige a una construcción mejorada de asiento que tiene aplicación particular para usarse en un camión de bomberos o en otro vehículo de transporte de salvamento o de emergencia. El asiento proporciona de forma ventajosa, tanto la seguridad y el confort del ocupante del asiento, ya este instalado o no un SCBA en la parte trasera del asiento.

La invención es una solución con una buena relación coste/prestaciones para afirmar a un ocupante del vehículo de emergencia a un asiento durante el traslado.

Es un objetivo general de realizaciones de la presente invención, proporcionar un cinturón de asiento integrado para un vehículo de emergencia.

Es un objetivo de realizaciones de la invención de la presente invención proporcionar un bastidor de asiento de vehículo de emergencia para montar de forma protegida un cinturón de seguridad, en cuyo

interior el bastidor tiene canales polivalentes.

También es un objetivo de realizaciones de la presente invención proporcionar un asiento de vehículo de emergencia que combine un cinturón integral de asiento con una disposición de cojín retirable sobre el respaldo del asiento.

Es un objetivo adicional de realizaciones de la presente invención proporcionar una estructura integral de cinturón de asiento para un vehículo de emergencia que sea de fácil acceso y uso, independientemente de la posición de cambio del asiento del vehículo.

Es otro objetivo de realizaciones de la presente invención proporcionar un asiento de vehículo de emergencia con un bastidor simétrico que permita la ubicación del asiento tanto en el lado del conductor o del pasajero del vehículo, y que permita ubicar un cinturón de asiento en un canal en cualquier lado del asiento.

Según un primer aspecto de la invención, se proporciona un asiento como se define en la reivindicación 1. En una realización, un asiento tiene un bastidor tubular para soportar un cojín de asiento y una disposición de acolchado de respaldo separado, y un recinto conectado al bastidor adaptado para almacenar una unidad de respiración autónoma en su interior. Una estructura de cinturón de asiento está integrada en el asiento y tiene un primer tramo encerrado de forma protegida dentro del bastidor, y un segundo tramo que se extiende a lo largo de la disposición de acolchado de respaldo. La estructura de fijación está dispuesta internamente respecto del bastidor para permitir el montaje retirable de la disposición de acolchado de respaldo.

El miembro de bastidor incluye un par de canales espaciados, teniendo cada uno sección transversal con forma de C y teniendo un par de paredes laterales interiores y exteriores conectadas mediante una pared trasera de forma que cada canal está abierto en un extremo delantero del mismo. Cada uno de los canales tiene una barra que se extiende transversalmente de un extremo a otro de las paredes laterales y la barra proporciona una superficie de montaje para la estructura superior de gancho sobre la disposición de acolchado de respaldo.

Cada uno de los canales también tiene una riostra que se extiende hacia abajo y hacia delante del mismo y que proporciona una superficie de soporte para estructura inferior de gancho sobre la disposición de acolchado de respaldo. La disposición de acolchado de respaldo está formada por un par de cojines, extendiéndose cada uno de ellos sustancialmente toda la altura de uno de los canales, y un par de colchones laterales, estando recibidos en una oquedad formada en un cojín correspondiente. Un par de jaulas se monta sobre los extremos superiores de los canales, teniendo una jaula un engaste giratorio con una ranura guía para guiar la estructura del cinturón de asiento a través suyo.

Los canales tienen estructura simétrica tal que el primer tramo de la estructura de cinturón de asiento se puede posicionar en cualquiera de los canales. Cada uno de los canales tiene una sección transversal creciente desde la parte superior hasta la parte inferior.

De acuerdo con un segundo aspecto de la invención, se proporciona un asiento de vehículo de transporte de emergencia como se define en la reivindicación 9. En una realización, el asiento de vehículo

de transporte de emergencia incluye un bastidor para soportar un cojín de asiento y una disposición de acolchado de respaldo. El bastidor incluye un par de canales espaciados conectados mediante un recinto adaptado para recibir una unidad de respiro autónoma. Los canales proporcionan estructura de fijación para montar la disposición de acolchado de respaldo sobre el mismo. Uno de los canales proporciona un alojamiento protector para una banda continua alargada de cinturón de asiento que tiene un extremo fijado a un elemento de retracción situado dentro del canal, y un segundo extremo conectado a una parte inferior del bastidor. La disposición de acolchado de respaldo está conectada de forma que pueda retirarse a los canales mediante una estructura de sujeción por deslizamiento cooperable con la estructura de fijación. El extremo de la parte superior de un canal se proporciona con una jaula ranurada montada de forma que pueda rotar para guiar banda continua de asiento de guiado a través suyo.

Breve descripción de los dibujos

Los dibujos ilustran el mejor modo actualmente contemplado de realizar la invención.

En el dibujo:

La figura 1 es una vista superior en isométrica del asiento de vehículo de emergencia que realiza la invención;

la figura 2 es una vista en alzado frontal, con ciertas partes rotas, del asiento de vehículo de emergencia mostrado en la figura 1;

la figura 3 es una vista fragmentaria, despiezada, en sección transversal parcial, tomada sobre la línea 3-3 de la figura 2;

la figura 4 es una vista lateral izquierda del asiento de vehículo de emergencia mostrado en la figura 1;

la figura 5 es una vista fragmentaria en sección tomada a lo largo de la línea 5-5 de la figura 4;

la figura 6 es una vista en planta del asiento de vehículo de emergencia mostrado en la figura 1; y

la figura 7 es una vista superior en isométrica de un bastidor empleado en el asiento de vehículo de emergencia mostrado en la figura 1.

Descripción detallada de la invención

Haciendo referencia ahora a los dibujos, se muestra un asiento 10 de vehículo de emergencia con una estructura 12 integral de cinturón de asiento que tiene utilidad particular en vehículos de bomberos y salvamento. El asiento 10 incluye un bastidor 14 para soportar una base en forma de un cojín 16 de asiento, y un respaldo en forma de una disposición 18 de cojín retirable. El cojín 16 de asiento se puede fijar en su sitio (como se muestra en las figuras), o se puede montar para que tenga movimiento de subida hacia arriba con presión respecto del respaldo. Con fines de referencia, los términos lado izquierdo y lado derecho se definirán desde el punto de vista de alguien que ocupa el asiento 10.

Haciendo referencia ahora a la figura 7, el bastidor 14 tiene una construcción simétrica que incluye un tubo 20 de asiento que se extiende horizontalmente, genéricamente con forma de U, conectado por sus extremos traseros a un par de canales 22, 24 separados que ascienden en vertical. El tubo 20 de asiento está dotado de un par de bandas metálicas 26, 28 de resorte a lo largo de los lados izquierdo y derecho, y de una placa 30 de montaje que se extiende de parte a parte de la anchura del tubo 20 de asiento entre los canales 22, 24. La plancha 30 de montaje está formada por un

soporte 32 trasero de fijación de cojín que colabora con un soporte 34 frontal de fijación de cojín sobre una parte recodo del tubo 20 de asiento. La plancha 30 de montaje también tiene un par de planchas de refuerzo (viéndose una en 36) en las esquinas traseras de la misma. El tubo 20 de asiento con sus bandas metálicas 26, 28 de resorte y plancha 30 de montaje define una plataforma de soporte para el cojín 16 de asiento.

Cada uno de los canales 22, 24 de bastidor tiene sección transversal en forma de C de forma que cada uno está abierto en un extremo delantero del mismo. Cada canal 22, 24 tiene un par de paredes 38, 40 laterales interna y externa conectadas por una pared 42 trasera. El extremo inferior de cada canal 22, 24 de bastidor incluye una riostra 44 que sobresale hacia abajo y hacia delante que yace sobre una superficie interior de una cartela 46 que interconecta y rigidiza la pared inferior exterior e interior de cada canal 22, 24 a lo largo del lado trasero correspondiente del tubo 20 de asiento. Los extremos superiores de los canales 22, 24 de bastidor portan un par de jaulas 48, 50 almohadilladas y curvadas de cinturón de asiento entre las cuales está montado un tubo 52 de reposacabeza con forma de U invertida. Extendiéndose hacia atrás desde la pared 42 trasera de cada canal 22, 24 de bastidor hay una plancha 54 de montaje de carcasa para soportar una carcasa 56 como se ve en las figuras 2, 3, 4 y 6, tal como mediante un perno 58 y tuerca 60 (figura 5). Como es bien conocido, la carcasa 56 proporciona una cavidad para acomodar o almacenar el cilindro de un aparato de respiración autónoma (SCBA) tal como se usa en operaciones de rescate para proporcionar oxígeno. Como alternativa, si el asiento 10 no requiere una cavidad con fines de almacenamiento, la cavidad se puede disponer con soportes de respaldo debidamente almohadillado. Conectado de forma móvil al tubo 52 de reposacabeza entre las jaulas 48, 50 de cinturón de asiento, hay un almohadillado 62 de cabeza que se fuerza o presiona hasta una posición de soporte de cabeza como se describe más completamente en la patente de los Estados Unidos n.º 5.213.392 de Bostrom y colaboradores, que se incorpora a la presente memoria por referencia.

La disposición 18 de cojín retirable que forma el respaldo del asiento 10 está formada por un par de miembros o largueros 64, 66 laterales, alargados, retirables y espaciados, y por un par de cojines 68, 70 laterales y retirables. Cada larguero 64, 66 incluye un elemento de espuma y un revestimiento plástico o textil afirmado alrededor del elemento de espuma y está formado con una oquedad 72 dirigida hacia delante para recibir un cojín 68, 70 lateral correspondiente en su interior como se expone en la patente de los Estados Unidos n.º 5.803.544 de Block y colaboradores. Como mejor se ve en las figuras 3 y 5, el extremo trasero de cada larguero 64, 66 está dotado de un par de canales 74, 76 paralelos de cojín dispuestos para encajarse entre las paredes 38, 40 laterales de cada canal 22, 24 de bastidor, y de un par de pestañas 78, 80 de gancho superior e inferior para facilitar la conexión a un elemento de sujeción por deslizamiento de los largueros 64, 66 a los canales 22, 24 de bastidor. Cada pestaña 78 superior de gancho es enganchable con una barra 82 de cojín que se extiende transversalmente de parte a parte de las paredes 38, 40 laterales de cada canal 22, 24 de bastidor. Cada pestaña 80 inferior de gancho es enganchable sobre la parte superior

de la riostra 44 en cada canal 22, 24 de bastidor. El canal 74 de cojín más interno sobre cada larguero 64, 66 porta una tuerca 84 aterrajada con forma de U que se usa para afirmar cada larguero 64, 66 y cojín 68, 70 lateral a su canal 22, 24 de bastidor correspondiente, como se detalla en lo que sigue.

Cada cojín 68, 70 lateral también incluye un elemento de espuma y un revestimiento plástico o textil afirmado alrededor del elemento de espuma, y está dotado de un soporte 86 que tiene un orificio 88 pasante formado en su interior y una pestaña 90 de gancho. Como se ilustra en la figura 5, cada soporte 86 está diseñado para yacer sobre la superficie interna de su larguero 64, 66 de acompañamiento, de forma que el orificio 88 pasante esté alineado con una abertura 92 sobre la pared lateral más interna de cada canal 22, 24 de bastidor y la tuerca 84 con forma de U. Un elemento 94 de sujeción se pasa a través de la abertura 92 del canal de bastidor, del orificio 88 pasante del soporte de cojín, y se rosca, a continuación, en la tuerca 84 con forma de U. La pestaña 90 de gancho en cada cojín 68, 70 lateral es enganchable sobre la parte superior de una riostra 44 correspondiente.

Una característica saliente de realizaciones de la invención reside en la incorporación de una estructura 12 integral de cinturón de asiento en el asiento 10 de vehículo de transporte de emergencia. Haciendo referencia a las figuras 1 a 3, la estructura 12 de cinturón de asiento incluye una hebilla 96 que está anclada a la cartela 46 sobre el lado izquierdo del asiento 10, y una plancha 98 de anclaje afirmada sobre la cartela 46 en el lado derecho del asiento 10 para montar un extremo 99 enmanguitado de una banda 100 continua alargada de cinturón de seguridad. La banda 100 continua pasa a través de una oquedad 102 alargada en una lengüeta 104 móvil y se extiende hacia arriba a través de una ranura 106 guía en un engaste 108 montado de forma giratorio en la jaula 48 sobre el extremo de la parte superior del canal 22 lateral derecho de bastidor.

A continuación, la banda 100 continua pasa hacia atrás por encima de un rodillo 110 guía superior montado para girar sobre un primer pasador 112 de pivote que se extiende de parte a parte de las paredes 38, 40 laterales en la parte superior del canal 22 lateral derecho de bastidor. La banda 100 continua discurre, a continuación, hacia abajo contigua a la pared 42 trasera del canal 22 lateral derecho de bastidor y por detrás de un rodillo 114 guía inferior montado para girar sobre un segundo pasador 116 de pivote que se extiende transversalmente de parte a parte del canal 22 derecho de bastidor, aproximadamente a medio camino entre el extremo de la parte superior y el extremo de la parte inferior del canal 22 lateral derecho de bastidor. Desde este punto, la banda 100 continua desciende hasta un elemento 118 de retracción de cinturón de asiento afirmado mediante un elemento 119 de sujeción en el extremo de la parte inferior del canal 22 lateral derecho de bastidor. El elemento 118 de retracción normalmente permite desbobinar la banda 100 continua,

pero se bloquea automáticamente para impedir futuros desbobinados al desacelerarse el asiento, durante el viaje del vehículo.

Aunque la realización preferida muestra una banda 100 continua de cinturón de asiento enrutada a través del canal 22 lateral derecho de bastidor, debe sobreentenderse que la invención también contempla un diseño similar usando el canal 24 lateral izquierdo de bastidor.

Para usar la estructura 12 de cinturón de asiento, un ocupante de asiento tomará la lengüeta 104 y tirará de ella de parte a parte de su torso para insertar la lengüeta dentro de la hebilla 96. Este movimiento hace que la banda 100 continua se desbobie del elemento 118 de retracción de forma que la banda 100 continua define una parte 120 de cinturón de regazo que atraviesa el regazo de un ocupante de asiento, y una parte 122 cinturón de hombro que se extiende diagonalmente de parte a parte del torso superior del ocupante de asiento.

Ahora se apreciará que las realizaciones de la presente invención proporcionan un sistema de asiento para integrar un cinturón de asiento de tres puntos en un vehículo de emergencia o asiento SCBA para ser usado en vehículos de bomberos y salvamento. En particular, el asiento 10 emplea un bastidor 14 que tiene un canal 22 que actúa como un recinto protector para la trayectoria del cinturón de asiento para impedir la abrasión del cinturón y la interferencia del movimiento de cinturón. El bastidor 14 está diseñado expresamente para ser simétrico de forma que pueda ser usado tanto en el lado del pasajero como del conductor del vehículo de emergencia. Los canales 22, 24 proporcionan la estructura exigida para resistir las cargas del cinturón de asiento del tipo FMVSS (*Federal Motor Vehicle Safety Standar*) con sección transversal creciente desde la parte superior hasta la parte inferior para una resistencia mecánica optimizada. Los canales 22, 24 forman un ángulo a lo largo de la superficie frontal para crear una superficie ergonómica de asiento. Además, los canales 22, 24 proporcionan puntos de fijación para los rodillos 110, 114 guía, los largueros 64, 66 y los cojines 68, 70 laterales al tiempo que conserva la estética en la parte trasera del asiento 10. El sistema de asiento descrito en lo que antecede permitirá acceder y usar el cinturón de asiento más fácilmente debido a su ubicación sobre el asiento. El sistema de asiento también permitirá más flexibilidad en el diseño de la cabina de vehículo de emergencia debido a la retirada del anclaje del cinturón de asiento del torso superior.

Aunque la invención se ha descrito haciendo referencia a una realización preferida, aquellos expertos en la técnica apreciarán que se pueden hacer ciertas sustituciones, modificaciones y omisiones. En consecuencia, la descripción anterior pretende ser únicamente ejemplar, y no debería considerarse limitativa en cuanto al alcance de la invención establecido en las reivindicaciones siguientes.

REIVINDICACIONES

1. Un asiento (10) que tiene un bastidor (14) para soportar un cojín (16) de asiento y una disposición (18) separada de acolchado de respaldo, y un recinto (56) conectado al bastidor adaptado para almacenar un aparato de respiración autónoma en su interior, comprendiendo el asiento además:

una estructura (12) de cinturón de asiento integrada en el asiento y teniendo un tramo (22, 24, 110, 114, 118) interno de cinturón encerrado de forma protegida dentro del bastidor y un tramo (98, 104, 106, 108) externo de cinturón que se extiende a lo largo de la disposición (18) de acolchado de respaldo, en el que el bastidor incluye un par de canales (22, 24) espaciados teniendo cada uno una sección transversal con forma de C y teniendo un par de paredes (38, 40) laterales interna y externa conectadas por una pared (42) trasera de forma que cada canal esté abierto en un extremo delantero del mismo, en el cual cada uno de los canales tiene una barra (82) que se extiende transversalmente de parte a parte de las paredes (38, 40) laterales y la barra proporciona una estructura de montaje para la estructura (78) superior de gancho en la disposición (18) de acolchado de respaldo, y en el cual cada uno de los canales (22, 24) tiene un riostra (44) que se extiende hacia abajo y hacia delante desde el mismo y que proporciona una superficie de soporte para la estructura (80) inferior de gancho en la disposición (18) de acolchado de respaldo.

2. El asiento de la reivindicación 1, que incluye estructura de fijación dispuesta internamente respecto del bastidor para permitir el montaje retirable de la disposición de acolchado de respaldo.

3. El asiento de la reivindicación 1, en el cual:

los canales (22, 24) son canales verticales, abiertos para encarar la disposición (18) de acolchado de respaldo, teniendo la disposición de acolchado de respaldo estructura (78) superior de gancho, enganchable con las barras de forma que pueda retirarse, y la estructura (80) inferior de gancho es enganchable con los brazos de forma que pueda retirarse, teniendo cada uno de los canales un extremo parte superior con una jaula (48, 50) montado sobre el mismo, teniendo una de las jaulas un engaste (108) giratorio con una ranura (106) guía comunicada con uno de los canales abiertos verticales; y

la estructura (12) de cinturón de asiento está conectada al bastidor (14) y el tramo (22, 24, 110, 114, 118) interno de cinturón está encerrado de forma protegida dentro de uno de los canales abiertos verticales, y el tramo (98, 104, 106, 108) externo de cinturón está conectado al tramo interno de cinturón y se extiende hacia delante para dar salida a la ranura guía para que se desplace de parte a parte de la disposición de acolchado de respaldo.

4. El asiento de las reivindicaciones 1 ó 3, en el cual la disposición (18) de acolchado de respaldo comprende un par de largueros (64, 66), extendiéndose cada uno de ellos sustancialmente por toda la altura de uno de los canales (22, 24), y por un par de cojines

(68, 70) laterales, estando recibido cada uno de ellos en una oquedad (72) formado en un cojín correspondiente.

5. El asiento de la reivindicación 1, que incluye un par de jaulas (48, 50) montado sobre los extremos parte superior de los canales (22, 24), teniendo una de las jaulas un engaste (108) rotativo con una ranura (106) guía para guiar la estructura (12) de cinturón de asiento a través suyo.

6. El asiento de las reivindicaciones 1 ó 3, en el cual los canales (22, 24) tienen estructura simétrica tal que el tramo (22, 24, 110, 114, 118) interno del cinturón de la estructura (12) de cinturón de asiento se puede posicionar en cualquiera de los canales.

7. El asiento de las reivindicaciones 1 ó 3, en el cual cada uno de los canales (22, 24) tiene una sección transversal creciente desde la parte superior hasta la parte inferior.

8. El asiento de la reivindicación 1, en el cual el bastidor (14) es tubular.

9. Un asiento de vehículo de transporte de emergencia que comprende:

un bastidor (14) para soportar un cojín (16) de asiento y una disposición (18) de acolchado de respaldo que tiene una estructura (44, 78, 80, 82) de sujeción por deslizamiento, incluyendo el bastidor un par de canales (22, 24) verticales espaciados que tienen extremos abiertos dirigidos hacia la disposición (18) de acolchado de respaldo y extremos parte superior con jaulas (48, 50) montadas sobre los mismos, teniendo cualquiera de las jaulas un engaste (108) giratorio con una ranura (106) guía, estando conectados los canales mediante un recinto (56) adaptado para recibir un aparato de respiración autónomo, proporcionando los canales una estructura de fijación sin elementos de sujeción para montar de forma retirable la estructura de sujeción por deslizamiento de la disposición de acolchado de respaldo sobre la misma, proporcionando uno de los canales verticales abiertos un alojamiento protector para un tramo (22, 24, 110, 114, 118) interno de cinturón de una banda (100) continua alargada de cinturón de asiento que se extiende desde un elemento (118) de retracción situado contiguo a un extremo inferior de uno de los canales, hasta la ranura guía en el engaste giratorio, incluyendo la banda continua de cinturón de asiento un tramo (98, 104, 106, 108) externo de cinturón conectado al tramo interno de cinturón y que se extiende hacia delante para dar salida a la ranura guía para desplazarse de parte a parte de la disposición de acolchado de respaldo, teniendo el tramo externo de cinturón un extremo fijado a un extremo inferior sobre un lado del bastidor, y un segundo extremo unido de forma que pueda retirarse a un extremo inferior sobre un lado opuesto del bastidor.

10. El asiento de la reivindicación 9, en el cual la disposición (18) de acolchado de respaldo se conecta de forma retirable a los canales (22, 24) mediante la estructura (78, 80) de sujeción por deslizamiento, cooperable con la estructura de fijación (82, 44).

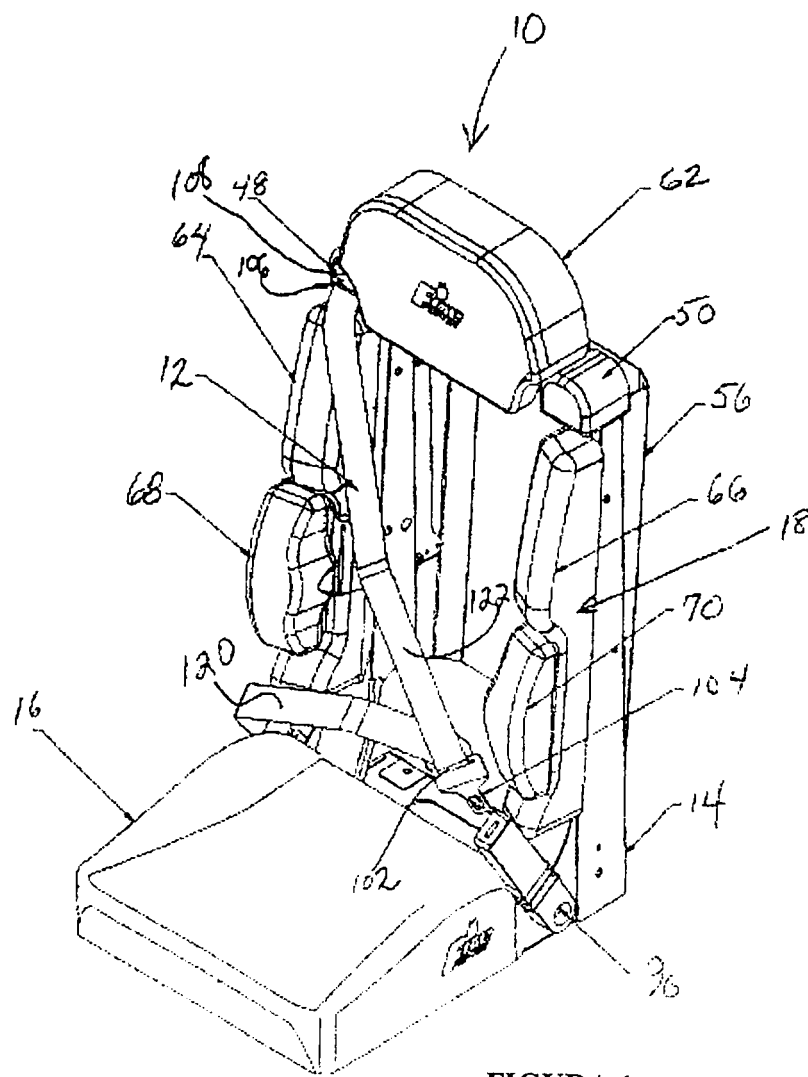


FIGURA 1

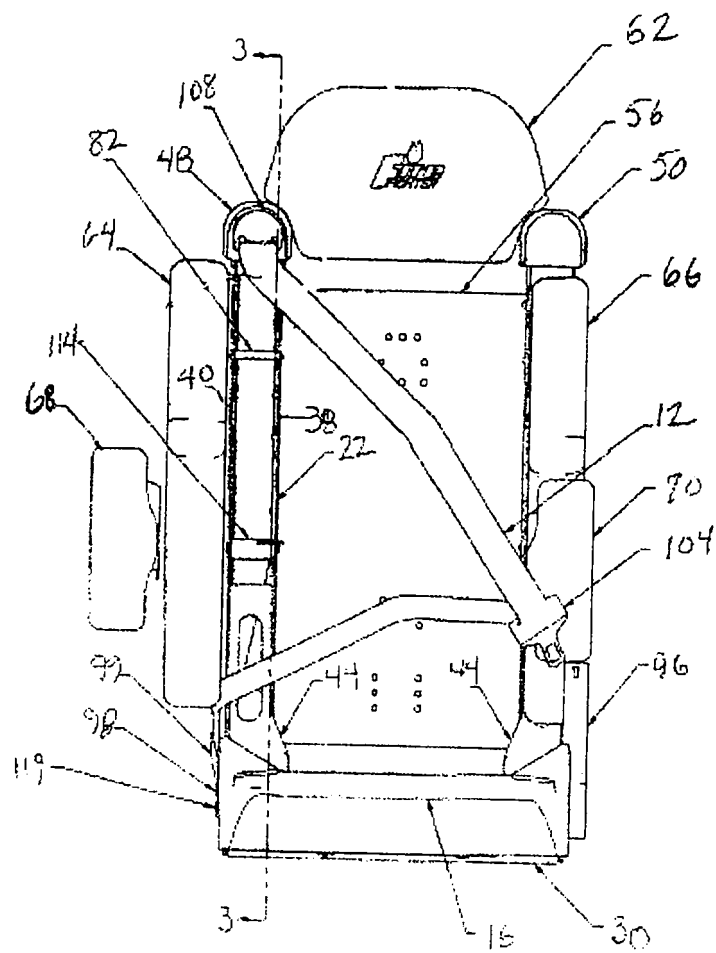


FIGURA 2

FIGURA 3

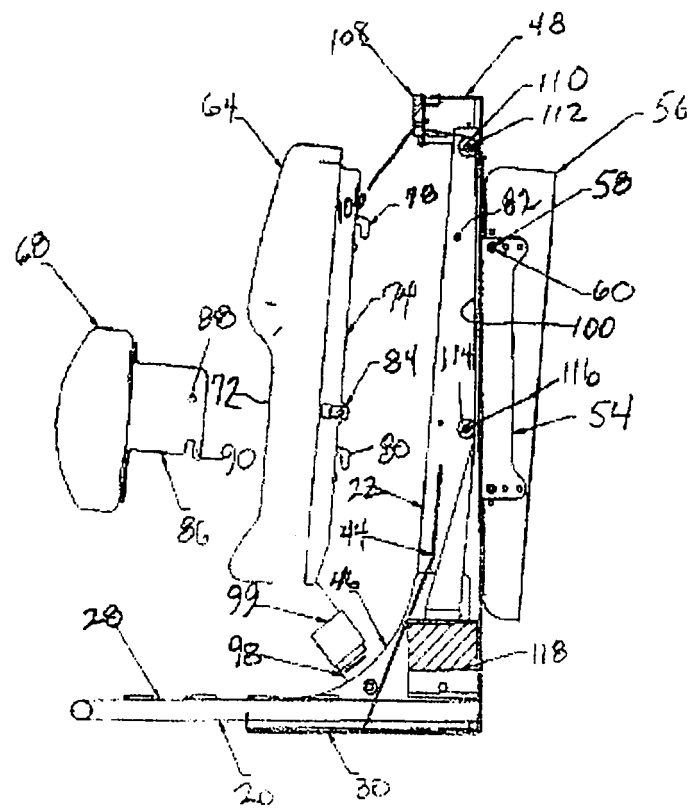


FIGURA 4

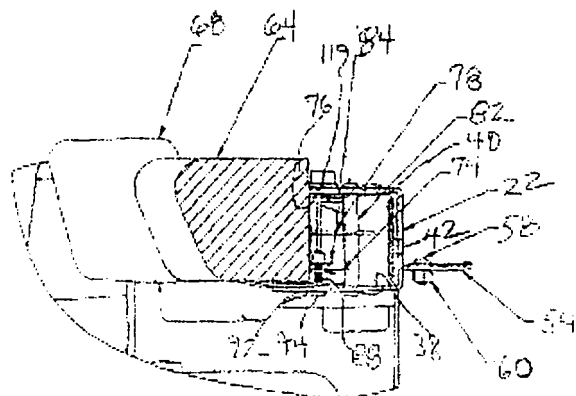
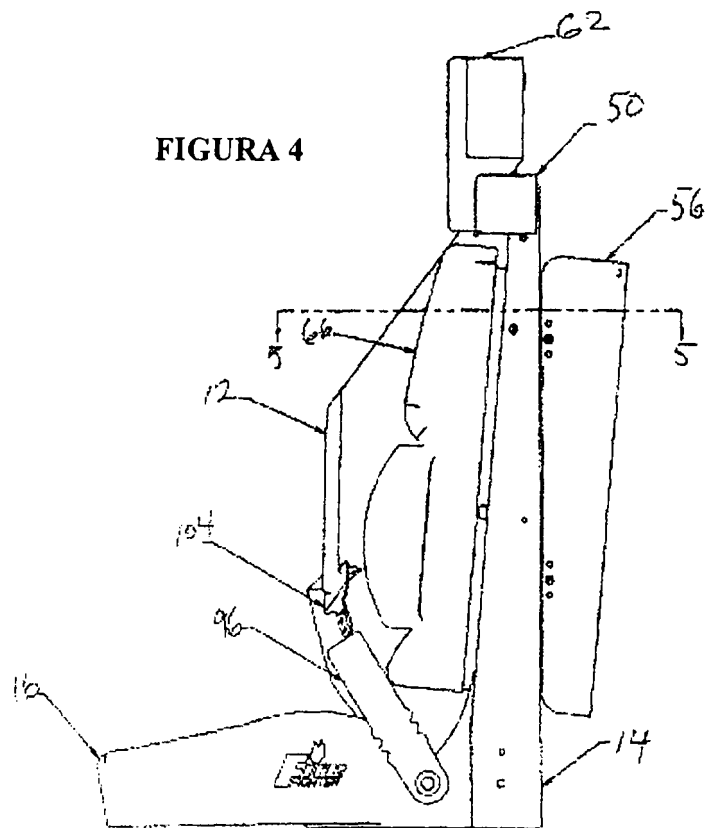


FIGURA 5

FIGURA 6

