

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 661 523**

51 Int. Cl.:

B60N 2/24 (2006.01)

B60R 21/231 (2011.01)

B60N 2/44 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **17.10.2013** **E 13189055 (0)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **06.12.2017** **EP 2862745**

54 Título: **Asiento de vehículo de pasajeros de transporte público y vehículo de pasajeros de transporte público que comprende tal asiento**

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
02.04.2018

73 Titular/es:

IVECO FRANCE S.A. (100.0%)
1 Rue des Combats du 24 Août 1944 Porte E
69200 Vénissieux, FR

72 Inventor/es:

JULIAU, EMILIEN y
MURE, XAVIER

74 Agente/Representante:

CARVAJAL Y URQUIJO, Isabel

ES 2 661 523 T3

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 pasajeros de transporte público y vehículo de pasajeros de transporte público que comprende tal asiento.

5 La invención se refiere a un asiento de vehículo de pasajeros de transporte público y a un vehículo de pasajeros de transporte público que comprende tal asiento.

Los documentos WO2011089580 y DE102007032449 divulgan las características del preámbulo de la reivindicación 1 adjunta al presente documento.

10 Cada vez con más frecuencia los vehículos de pasajeros de transporte público, tales como autobuses, están equipados con asientos adecuados para personas de movilidad reducida. Sin embargo, las personas de movilidad reducida necesitan permanecer en su sitio cuando están sentadas, para evitar caerse. Con tal fin, ciertos vehículos de transporte están equipados con apoyabrazos que están montados de manera giratoria en la superficie de asiento y evitan que una persona con movilidad reducida se caiga del asiento.

15 Sin embargo, algunos asientos de autobús no incluyen una superficie de asiento lo suficientemente alta como para instalar un apoyabrazos en la misma. Además, los apoyabrazos se deterioran rápidamente y aumentan el volumen del ancho del asiento.

La invención está dirigida, más particularmente, a resolver estas desventajas al proponer un asiento de vehículo de pasajeros de transporte público que usa medios integrados en la superficie de asiento para evitar que las personas con movilidad reducida se caigan.

20 Con tal fin, la invención se refiere a un asiento de vehículo de pasajeros de transporte público, que comprende una superficie de asiento. De acuerdo con la invención, dicho asiento comprende un dispositivo de prevención de caídas colocado en el lado de la superficie de asiento y que puede desplazarse en una posición globalmente vertical, perpendicular a la superficie de asiento, entre una primera configuración, en la que está completamente integrado en la superficie de asiento y una segunda configuración, en la que sobresale por encima de la superficie de asiento.

25 Gracias a la invención, una persona sin discapacidad física, es decir, una persona que no necesita un dispositivo de prevención de caídas puede usar el asiento manteniendo el dispositivo de prevención de caídas en la primera configuración, es decir, integrado en la superficie de asiento, y una persona con movilidad reducida puede mover con facilidad el dispositivo de prevención de caídas por encima de la superficie de asiento para que sus caderas queden sujetas durante el transporte. De este modo, la persona no corre el riesgo de caerse del asiento cuando el autobús gira. Además, cuando el dispositivo de prevención de caídas está insertado en la superficie de asiento, es posible acceder al asiento desde el lado. Esto es particularmente importante para personas con muletas o en sillas de ruedas, puesto que les resulta más fácil acceder al asiento.

De acuerdo con los aspectos ventajosos pero opcionales de la invención, un asiento de vehículos de pasajeros de transporte público puede incorporar una o más de las siguientes características, consideradas en cualquier combinación permisible desde un punto de vista técnico:

35 - El dispositivo de prevención de caídas es telescópico, es decir, está hecho de varias partes que se deslizan una dentro de otra.

- El dispositivo de prevención de caídas comprende una primera parte que está integrada de manera estática en la superficie de asiento, una segunda parte que es capaz de deslizarse en la primera parte y una tercera parte que es capaz de deslizarse en la segunda parte.

40 - La primera parte y la tercera parte disponen cada una de una cremallera que coopera con un piñón sostenido por la segunda parte, causando el movimiento ascendente de la tercera parte el movimiento ascendente de la segunda parte con respecto a la primera parte.

45 - El dispositivo de prevención de caídas comprende unos primeros medios para guiar el deslizamiento de la tercera parte con respecto a la segunda parte y unos segundos medios para guiar el deslizamiento de la segunda parte con respecto a la primera parte.

50 - Los primeros medios de guía están formados por al menos una barra soportada por la tercera parte que está insertada en una ranura de la segunda parte, extendiéndose dicha ranura en paralelo a la dirección de movimiento del dispositivo y los segundos medios de guía están formados por al menos una barra sostenida por la segunda parte, que está insertada en una ranura de la primera parte, extendiéndose dicha ranura en paralelo a la dirección de movimiento del dispositivo.

ES 2 661 523 T3

- El asiento comprende medios para bloquear el dispositivo de prevención de caídas en la segunda configuración.
- Los medios de bloqueo comprenden un fiador, que está sostenido por la segunda parte y que está posicionado en un rebaje de la tercera parte, comprendiendo dicho rebaje una parte lisa y una parte serrada, durante el levantamiento, el fijador está situado en una primera posición en la que está enganchado en las muescas de la parte serrada del rebaje, las muescas están orientadas de tal manera que es imposible abatir el dispositivo sin desenganchar el fiador de las muescas.
- El rebaje de la tercera parte incluye, en la parte inferior, una parte sobresaliente contra la que se apoya el fiador al final del recorrido durante el levantamiento del dispositivo de prevención de caídas, trasladándose entonces el fiador en contacto con esa parte sobresaliente desde la primera posición hasta una segunda posición en la que está desenganchado de las muescas, es decir, en la que está contra la parte lisa.
- El rebaje de la tercera parte incluye, en la parte superior, un alojamiento con un perfil circular que recibe el fiador al final del recorrido durante el abatimiento del dispositivo de prevención de caídas, trasladándose entonces el fiador en contacto con ese alojamiento desde la segunda posición hasta la primera posición para engancharse en las muescas de la parte serrada del rebaje.
- El dispositivo comprende un resorte que conecta un saliente del fiador a un dedo de la segunda parte, ejerciendo dicho resorte una fuerza elástica, que mantiene el fiador en su primera o segunda posición.
- El dispositivo de prevención de caídas incluye, en la parte superior, una tira que se extiende en paralelo en el lado de la superficie de asiento.
- El borde del asiento en el lado en el que se coloca el dispositivo de prevención de caídas comprende un alojamiento para acceder a la tira, haciendo posible tirar hacia arriba del dispositivo de prevención de caídas cuando este último está en su primera configuración.
- Cuando el dispositivo de prevención de caídas está en su primera configuración, la tira está enrasada con la superficie de asiento.

La invención también se refiere a un vehículo de pasajeros de transporte público que comprende al menos un asiento como el que se ha descrito anteriormente.

La invención y otras ventajas de la misma se comprenderán mejor a la luz de la siguiente descripción de una realización de un asiento de pasajeros de transporte público de acuerdo con su principio, proporcionado únicamente como un ejemplo y realizado con referencia a los dibujos, en los que:

- la figura 1 es una vista en perspectiva de un asiento de vehículo de pasajeros de transporte público de acuerdo con la invención, mostrado en una configuración en la que un dispositivo de prevención de caídas está en una configuración abatida, en la que está integrado en una superficie de asiento del asiento,
- la figura 2 es una vista en perspectiva similar a la figura 1, en la que el dispositivo de prevención de caídas está en una configuración superior, en la que sobresale por encima de la superficie de asiento,
- la figura 3 es una vista en perspectiva ampliada del dispositivo de prevención de caídas de la figura 2,
- la figura 4 es una vista en perspectiva despiezada de una primera parte que pertenece al dispositivo de prevención de caídas de la figura 3,
- la figura 5 es una vista en perspectiva despiezada de una segunda parte que pertenece al dispositivo de prevención de caídas de la figura 3,
- la figura 6 es una vista en perspectiva despiezada de una tercera parte que pertenece al dispositivo de prevención de caídas de la figura 3,
- las figuras 7 a 9 muestran sucesivamente vistas con un corte en sección, que ilustra etapas para levantar el dispositivo de prevención de caídas desde la configuración de la figura 1 hasta la configuración de la figura 2,
- la figura 10 es una vista ampliada del inserto X de la figura 9 y
- la figura 11 es una vista ampliada del inserto XI de la figura 7.

La figura 1 muestra un asiento 2 de vehículo de pasajeros de transporte público. El asiento 2 comprende una superficie 4 de asiento y un dispositivo 6 de prevención de caídas. En la configuración de la figura 1, el dispositivo 6 de prevención de caídas está en una configuración abatida en la que está completamente integrado en la superficie 4 de asiento. De manera más específica, el dispositivo 6 de prevención de caídas está situado en un nicho, o hendidura, de la superficie 4 de asiento que no es visible en las figuras. Este incluye una tira 10 que se extiende en paralelo a la superficie 4 de asiento y está enrasada con la superficie 4 de asiento en esa configuración. Por tanto, el dispositivo 6 de prevención de caídas no afecta al aspecto estético del asiento 2.

En las figuras, el asiento 2 está colocado en el borde de un pasillo. Un lateral C1 del asiento 2 está definido girado hacia el pasillo, delimitando ese lateral C1 un alojamiento 8 hueco en el dispositivo 6 de prevención de caídas. Dicho alojamiento 8 hueco forma un acceso a la tira 10 del dispositivo 6 de prevención de caídas. De este modo, el usuario puede tirar de la tira 10 colocando su mano en el alojamiento 8 hueco y levantando el dispositivo 6 de prevención de caídas. El movimiento del dispositivo 6 de presentación de caídas se hace en una dirección vertical Z6 perpendicular a la superficie 4 de asiento. El dispositivo 6 de prevención de caídas se lleva, por consiguiente, a una configuración superior, que se muestra en la figura 2, en la que sobresale por encima de la superficie de asiento.

En la configuración abatida, es posible sentarse desde la parte frontal o el lateral C1 en el asiento 2, lo que resulta práctico para acomodar a personas en sillas de ruedas o con muletas. En la configuración superior, el dispositivo 6 sirve para sujetar lateralmente a una persona cuyas piernas cuelgan por la parte frontal. En la configuración de la figura 2, el dispositivo 6 de prevención de caídas sobresale por encima de la superficie 4 de asiento a una altura H6 mayor de 50 mm, preferentemente menor de 200 mm.

Además, las figuras 4 a 6 se consideran respectivamente en las direcciones de las flechas IV, V y VI de la figura 3.

Como se muestra en la Figura 3, el dispositivo 6 de prevención de caídas comprende tres partes referenciadas respectivamente como 6A, 6B y 6C. En la configuración levantada del dispositivo 6 de prevención de caídas, la parte 6A está posicionada por debajo de la parte 6B, que está posicionada por debajo de la parte 6C. En la práctica, la parte 6A está permanentemente montada en el alojamiento del asiento 2. En otras palabras, la parte 6A está siempre integrada en la superficie 4 de asiento.

Como se muestra en la Figura 4, la parte 6A del dispositivo 6 de prevención de caídas es globalmente simétrica con respecto a un plano medio P6A. Esta comprende una placa 12 rectangular en la que se fijan lateralmente dos placas 14 y 16 pequeñas, siendo rectangulares también dichas placas pequeñas y estando posicionadas simétricamente con respecto al plano P6A. La placa 12 comprende dos ranuras 22 y 24 axiales que se extienden en paralelo al eje Z6 y que están posicionadas lateralmente con respecto a la placa 12, respectivamente al mismo nivel que las placas 16 y 14 pequeñas. En el centro de la placa 12, se fija un soporte 20 que sostiene una cremallera 18, extendiéndose dicha cremallera 18 en paralelo al eje Z6.

Como se muestra en la Figura 5, la parte 6B del dispositivo 6 de prevención de caídas también es globalmente simétrica con respecto a un plano medio P6B y comprende una placa 26 rectangular en la que se fija una parte 28. La parte 28 comprende, en sus dos bordes laterales opuestos, dos alojamientos 31 y 33 pasantes que se extienden en paralelo al eje Z6 y que están posicionados simétricamente con respecto al plano medio P6B. La parte 6B también comprende barras 30 y 32 que están insertadas respectivamente en los alojamientos 31 y 33 de la parte 28. En la configuración ensamblada de la parte 6B, las barras 30 y 32 sobresalen desde la superficie de la parte 28. Dentro de los alojamientos 31 y 33, es decir, acercándose al plano medio P6B, la parte 28 comprende dos ranuras 36 y 34 pasantes que están posicionadas simétricamente con respecto al plano medio P6B y que se extienden en paralelo al eje Z6 prácticamente por encima de toda la altura de la parte 28. Entre las ranuras 34 y 36, un piñón 38 dentado y un fiador 35 están montados de manera pivotante.

Como se muestra en la Figura 6, la parte 6C del dispositivo 6 de prevención de caídas comprende tres partes principales, referenciadas respectivamente 40, 42 y 44, que son placas fijadas entre sí por unos tornillos que no se muestran. En la configuración ensamblada de la parte 6C, la placa 42 está posicionada entre la placa 40 y la placa 44. La placa 42 delimita lateralmente dos ranuras 52 que se extienden, en paralelo hacia el eje Z6, sobre aproximadamente un tercio de la altura de la placa 42. Las barras 48 y 50 están insertadas respectivamente en las ranuras 52 y 54 y sobresalen lateralmente hacia el exterior de la placa 42, hacia la placa 40. La placa 42 también delimita un recorte o rebaje 56. Además, la placa 50 sostiene, en la parte superior, la tira 50, que sirve como un asa para alzar el dispositivo 6 de prevención de caídas. Por último, la parte 6C también comprende una cremallera 46 que se extiende en paralelo al eje Z6.

En el estado ensamblado del dispositivo 6 de prevención de caídas, es decir, en las configuraciones de las figuras 7 a 9, las barras 30 y 32 de la parte 6B están enganchadas respectivamente en las ranuras 22 y 24 de la parte 6A. Asimismo, las barras 48 y 50 de la parte 6C están insertadas respectivamente en las ranuras 36 y 34 de la parte 6B. Las barras 30 y 32 forman, por lo tanto, con las ranuras 22 y 24, medios para guiar el desplazamiento de la parte 6B con respecto a la parte 6A, a lo largo del eje Z6 vertical. De manera similar, las barras 48 y 50 forman, con las

ranuras 34 y 36, medios para guiar la parte 6C con respecto a la parte 6B, a lo largo del eje Z6 vertical.

Además, el piñón 38 coopera, por un lado, con la cremallera 18 de la parte 6A estática y, por otro lado, con la cremallera 46 móvil de la parte 6C. Por tanto, el piñón 38 está posicionado entre la cremallera 18, que está estática y la cremallera 46, que es móvil.

5 Para elevar el dispositivo 6 de prevención de caídas, se agarra la tira 10 insertando una mano en el alojamiento 8 hueco del asiento y se tira de ella hacia arriba, como se muestra con la flecha F1 de la figura. 7. Por tanto, la cremallera 46 de la parte 6C se alza y hace que el piñón 38 rote alrededor de un eje perpendicular a la parte 28, como se muestra con la flecha R1. El piñón 38 se mueve entonces a lo largo de la cremallera 18 estática, lo que hace que la parte 6B se desplace en dirección vertical Z6. La parte 6C se desliza en la parte 6B, que a su vez se desliza con respecto a la parte 6A. El dispositivo 6 de prevención de caídas puede moverse, por consiguiente, telescópicamente. Esto hace posible obtener una forma compacta cuando este está plegado, es decir, en la configuración de la figura 7, a la vez que se ofrece la altura deseada para apoyar los codos de uno o sujetar las caderas de una persona con movilidad reducida. El dispositivo 6 de prevención de caídas es, por consiguiente, más fácil de integrar en la superficie de asiento, puesto que ocupa muy poco espacio cuando está plegado.

15 Además, el fiador 35 de la parte 6B del dispositivo 6 de prevención de caídas está insertado en el rebaje 56. El rebaje 56 se extiende en paralelo al eje Z6 e incluye una parte 560 serrada en un lado y una parte 562 lisa en el otro lado. Como se muestra en la Figura 10, durante el levantamiento del dispositivo 6 de prevención de caídas, el fiador 35 está en una primera posición en la que está enganchado en la parte 560 serrada del alojamiento 56. Las muescas de esta parte 560 están orientadas de tal manera que es imposible abatir el dispositivo 6 de prevención de caídas sin desenganchar el fiador 35 de las muescas 560. El fiador 35 forma, por lo tanto, con el rebaje 56 de la parte 6C, medios para bloquear el dispositivo 6 de prevención de caídas en la posición superior, es decir, en la configuración en la que este sobresale por encima de la superficie de asiento. Por consiguiente, el dispositivo 6 no corre el riesgo de abatirse durante el trayecto, lo que garantiza mayor seguridad para una persona con movilidad reducida. Cuando el fiador 35 se levanta, este pasa, por consiguiente, desde una muesca hasta la siguiente hasta que alcanza una parte sobresaliente 564 del alojamiento 56. El dispositivo de prevención de caídas está entonces en la posición superior.

El fiador 35 está montado de manera que pueda girar en la parte 6B del dispositivo 6 de prevención de caídas. De manera más específica, el fiador 35 puede pivotar alrededor de un eje X35 perpendicular a la parte 28 y al eje Z6. El fiador 35 presenta un saliente 60 y la parte 6B del dispositivo 6 de prevención de caídas presenta un dedo 58 que está posicionado por debajo del fiador 35. Se fija un resorte 62 entre el saliente 60 y el dedo 58. Por tanto, un primer extremo del resorte está fijado al saliente 60 y un segundo extremo está fijado al dedo 58. Este resorte 62 opone resistencia contra el basculamiento del fiador 35 alrededor del eje X35.

30 Cuando el dispositivo 6 de prevención de caídas está abatido, se debe tirar de la parte 6C hacia arriba, para desenganchar el fiador 35 de las muescas 560. Al tirar del dispositivo 6 hacia arriba, el fiador 35 alcanza el final de recorrido dentro del alojamiento 56 y se apoya contra la parte sobresaliente 564. Entonces, este bascula, alrededor de su eje X35, en una dirección R2 contra la acción del resorte 62. De hecho, este movimiento R2 de basculamiento tiende a alargar el resorte 62. Este resorte 62 hace posible mantener el fiador 35 en posición, es decir, evita que el fiador bascule alrededor del eje X35 a no ser que este entre en contacto con la parte sobresaliente 564. El fiador 35 se traslada hacia una segunda posición en la que se aprieta contra la parte 562 lisa del rebaje 56 y donde puede deslizarse, por consiguiente, a lo largo de esa parte 562. Una vez que el fiador 35 se ha trasladado, el resorte 62 se comprime de nuevo y mantiene el fiador 35 en esa posición. Por tanto, es posible abatir el dispositivo 6 de prevención de caídas, puesto que el fiador 35 está desenganchado de las muescas 560.

45 Cuando la parte 6C del dispositivo 6 de prevención de caídas alcanza el final del recorrido, es decir, en la configuración de la figura 7, el fiador 35 entra en contacto con un alojamiento o contorno con un perfil circular 566 delimitado en la parte superior del alojamiento 56. El contacto entre el fiador 35 y el contorno 566 hace que el fiador 35 bascule R3 alrededor de su eje X35. Este basculamiento R3 tiende a alargar el resorte 62 y se opone al basculamiento R2, con el resultado de que el fiador 35 regresa a una posición en la que está enganchado en las muescas 560 del alojamiento 56. Asimismo, una vez se ha realizado el basculamiento, el resorte 62 se comprime de nuevo y mantiene el fiador 35 enganchado en las muescas 560, todo ello durante el levantamiento. En resumen, el resorte 62 mantiene el fiador 35 en una posición en la que este está enganchado en las muescas 560 y una posición a la que se ha trasladado y donde está apretado contra la parte 562 lisa del rebaje 56. Esto hace posible evitar que el fiador 35 bascule de manera inoportuna durante el movimiento del dispositivo 6 y bloquea el movimiento.

50 Cuando el dispositivo 6 está completamente abatido, este se esconde en la superficie de asiento. Como resultado, el dispositivo 6 puede retraerse en la superficie 4 de asiento del asiento 2, lo que resulta particularmente práctico cuando se usa para personas sin discapacidad física que desean sentarse en el asiento 2.

En una alternativa que no se muestra, pueden considerarse otros medios para bloquear el dispositivo 6 de prevención de caídas en la posición superior.

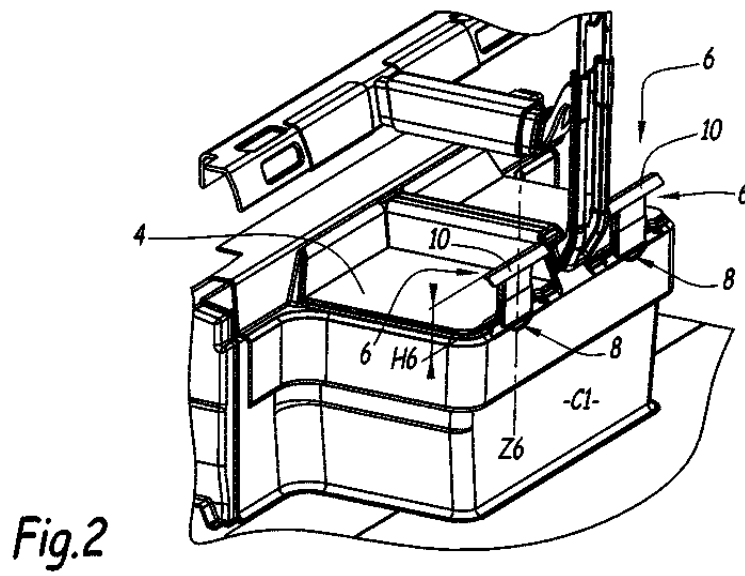
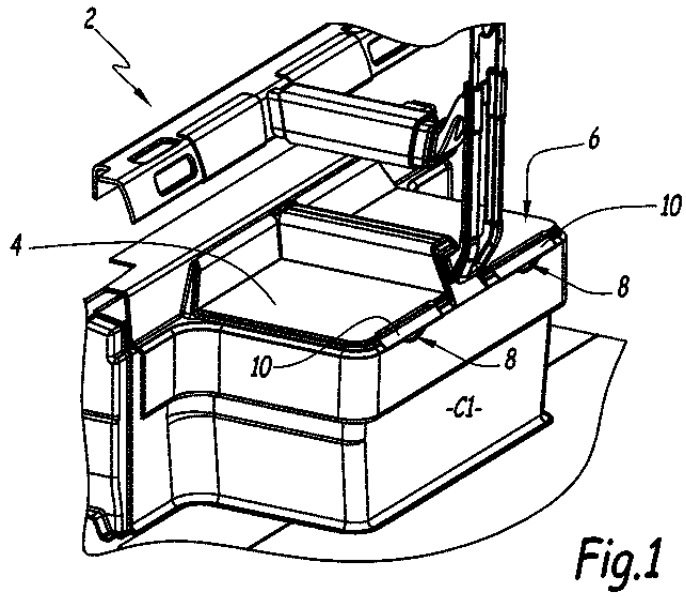
En una alternativa que no se muestra, el dispositivo 6 de prevención de caídas puede estar formado por un número de partes distinto a tres, por ejemplo, mayor que cuatro.

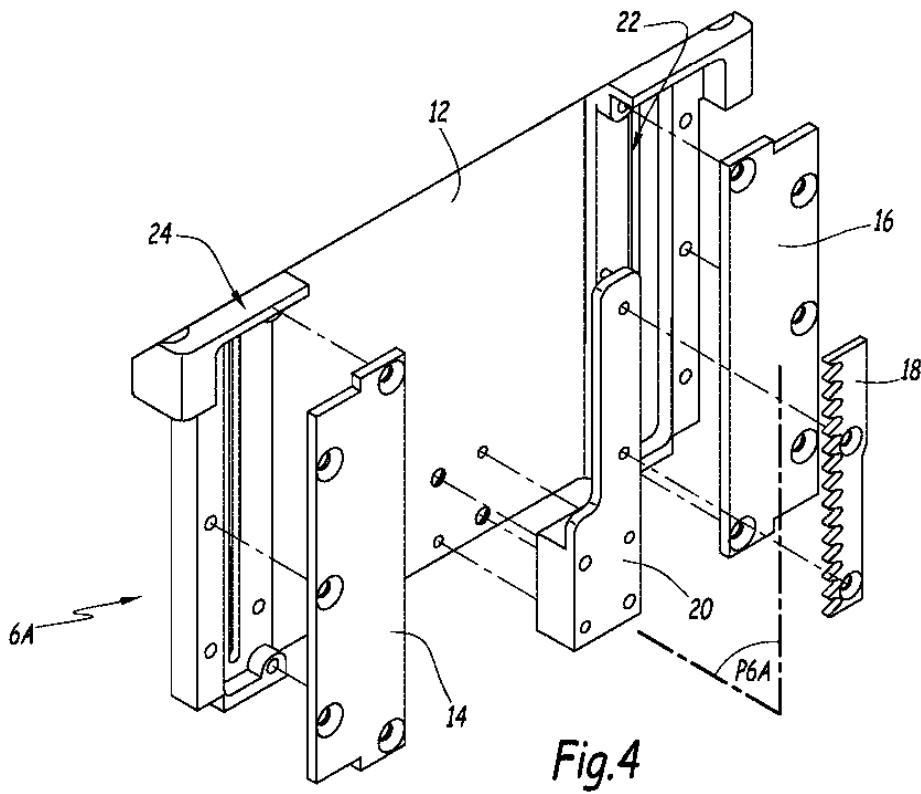
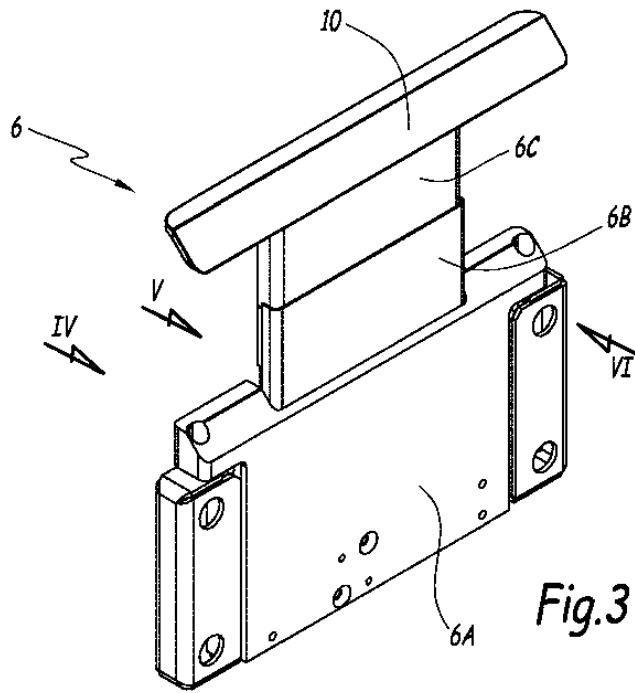
- 5 Las características técnicas de las alternativas y realizaciones consideradas anteriormente pueden combinarse para proporcionar nuevas realizaciones de la invención.

REIVINDICACIONES

- 5 1. Un asiento (2) de vehículo de pasajeros de transporte público, que comprende una superficie (4) de asiento caracterizado por que este comprende un dispositivo (6) de prevención de caídas colocado en el lateral (C1) de la superficie (4) de asiento y que puede desplazarse en una posición globalmente vertical (Z6) perpendicular a la superficie de asiento entre:
- una primera configuración, en la que está completamente integrado en la superficie de asiento, y
- una segunda configuración, en la que sobresale por encima de la superficie de asiento en donde
- 10 el dispositivo (6) de prevención de caídas es telescópico, caracterizado por que el dispositivo (6) de prevención de caídas comprende una primera parte (6A) que está integrada de manera estática en la superficie (4) de asiento, una segunda parte (6B) que es capaz de deslizarse en la primera parte y una tercera parte (6C) que es capaz de deslizarse en la segunda parte y por que la primera parte (6A) y la tercera parte (6C) disponen cada una de una cremallera (18, 48) que coopera con un piñón (38) sostenido por la segunda parte (6B), causando el movimiento ascendente de la tercera parte el movimiento ascendente de la segunda parte con respecto a la primera parte.
- 15 2. El asiento de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por que el dispositivo (6) de prevención de caídas comprende unos primeros medios (48, 50, 34, 36) para guiar el deslizamiento de la tercera parte con respecto a la segunda parte y unos segundos medios (30, 32, 22, 24) para guiar el deslizamiento de la segunda parte con respecto a la primera parte.
3. El asiento de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado por que:
- 20 los primeros medios de guía están formados por al menos una barra (48, 50) soportada por la tercera parte que está insertada en una ranura (34, 36) de la segunda parte, extendiéndose dicha ranura en paralelo a la dirección de movimiento del dispositivo, y
- los segundos medios de guía están formados por al menos una barra (30, 32) sostenida por la segunda barra, que está insertada en una ranura (22, 24) de la primera parte, extendiéndose dicha ranura en paralelo a la dirección de movimiento del dispositivo.
- 25 4. El asiento de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que este comprende medios (35, 56) para bloquear el dispositivo de prevención de caídas en la segunda configuración (figura 2).
5. El asiento de acuerdo con la reivindicación 4, caracterizado por que:
- 30 los medios de bloqueo comprenden un fijador (35), que está sostenido por la segunda parte (6B) y que está posicionado en un rebaje (56) de la tercera parte (6C), comprendiendo dicho rebaje una parte (562) lisa y una parte (560) serrada,
- durante el levantamiento, el fijador está situado en una primera posición en la que está enganchado en las muescas de la parte serrada del rebaje,
- las muescas están orientadas de tal manera que es imposible abatir el dispositivo (6) sin desenganchar el fijador de las muescas.
- 35 6. El asiento de acuerdo con la reivindicación 5, caracterizado por que el rebaje (56) de la tercera parte (6C) incluye, en la parte inferior, una parte sobresaliente (564) contra la que se apoya el fijador al final del recorrido durante el levantamiento del dispositivo (6) de prevención de caídas, trasladándose entonces el fijador en contacto con esa parte sobresaliente desde la primera posición hasta una segunda posición en la que está desenganchado de las muescas (560), es decir, en la que está contra la parte (562) lisa.
- 40 7. El asiento de acuerdo con la reivindicación 6, caracterizado por que el rebaje (56) de la tercera parte (6C) incluye, en la parte superior, un alojamiento con un perfil circular (566) que recibe el fijador (35) al final del recorrido durante el abatimiento del dispositivo de prevención de caídas, trasladándose entonces el fijador en contacto con ese alojamiento desde la segunda posición hasta la primera posición para engancharse en las muescas de la parte (560) serrada del rebaje.
- 45 8. El asiento de acuerdo con una de las reivindicaciones 6 y 7, caracterizado por que el dispositivo (6) comprende un resorte (62) que conecta un saliente (60) del fijador (34) a un dedo (58) de la segunda parte (6B), ejerciendo dicho resorte una fuerza elástica, que mantiene el fijador en su primera o segunda posición.

9. El asiento de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que el dispositivo (6) de prevención de caídas incluye, en la parte superior, una tira (10) que se extiende en paralelo en el lado (C1) de la superficie (4) de asiento.
- 5 10. El asiento de acuerdo con la reivindicación 9, caracterizado por que el borde del asiento en el lado en el que se coloca el dispositivo de prevención de caídas comprende un alojamiento (8) para acceder a la tira (10), haciendo posible tirar hacia arriba del dispositivo de prevención de caídas cuando este último está en su primera configuración.
- 10 11. El asiento de acuerdo con una de las reivindicaciones 9 y 10, caracterizado por que, cuando el dispositivo (6) de prevención de caídas está en su primera configuración (figura 1), la tira (10) está enrasada con la superficie (4) de asiento.
12. Un vehículo de pasajeros de transporte público que comprende al menos un asiento (2) de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores.





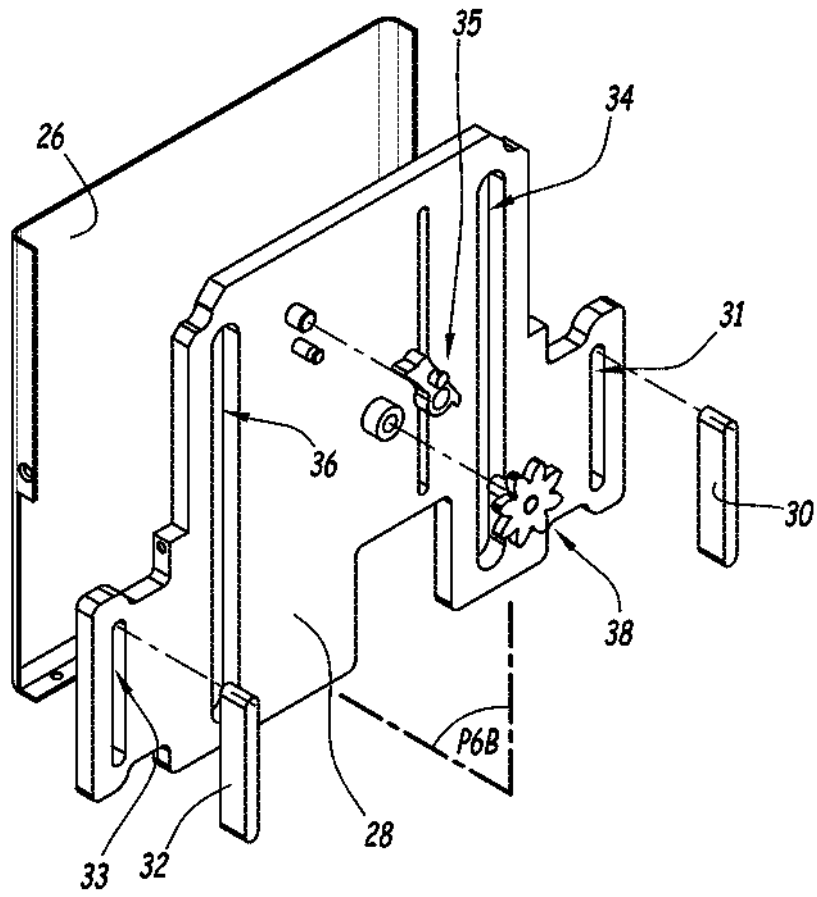


Fig.5

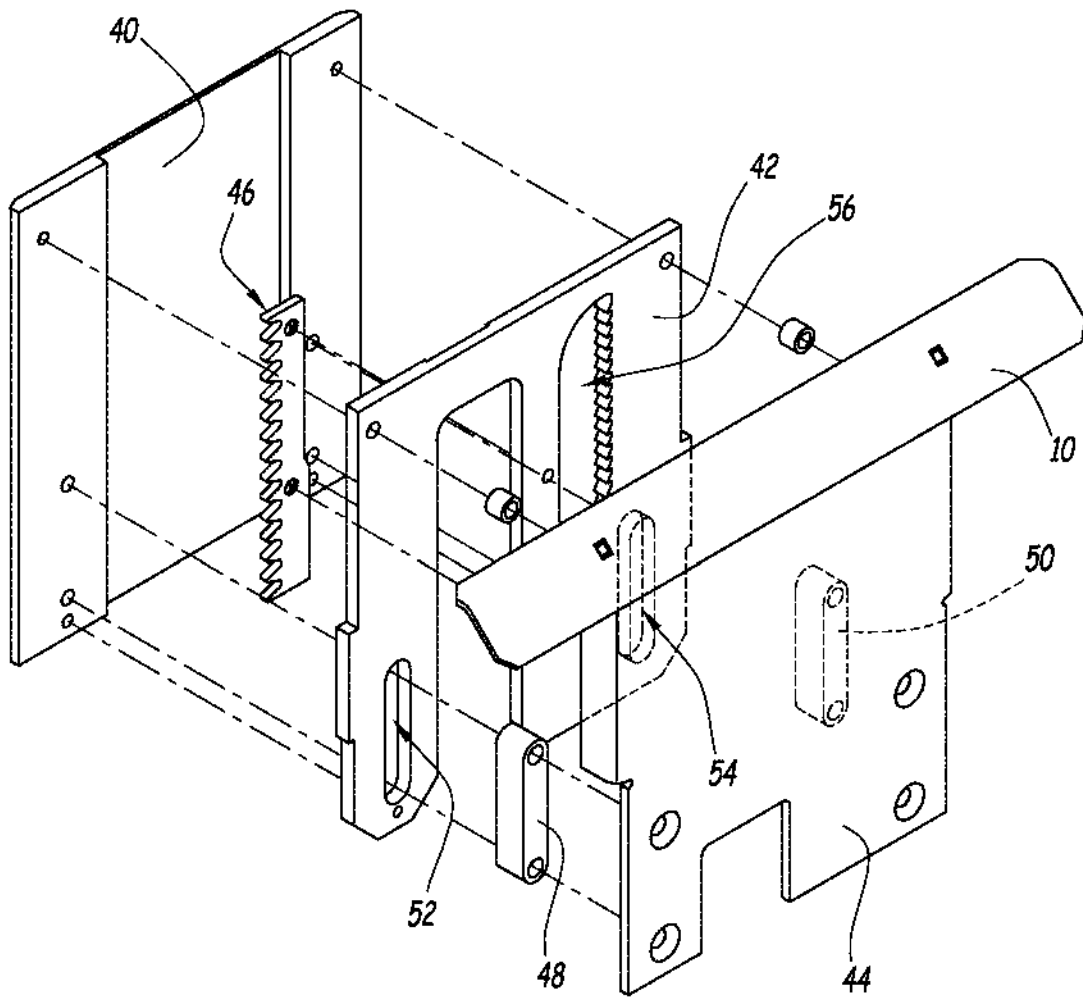
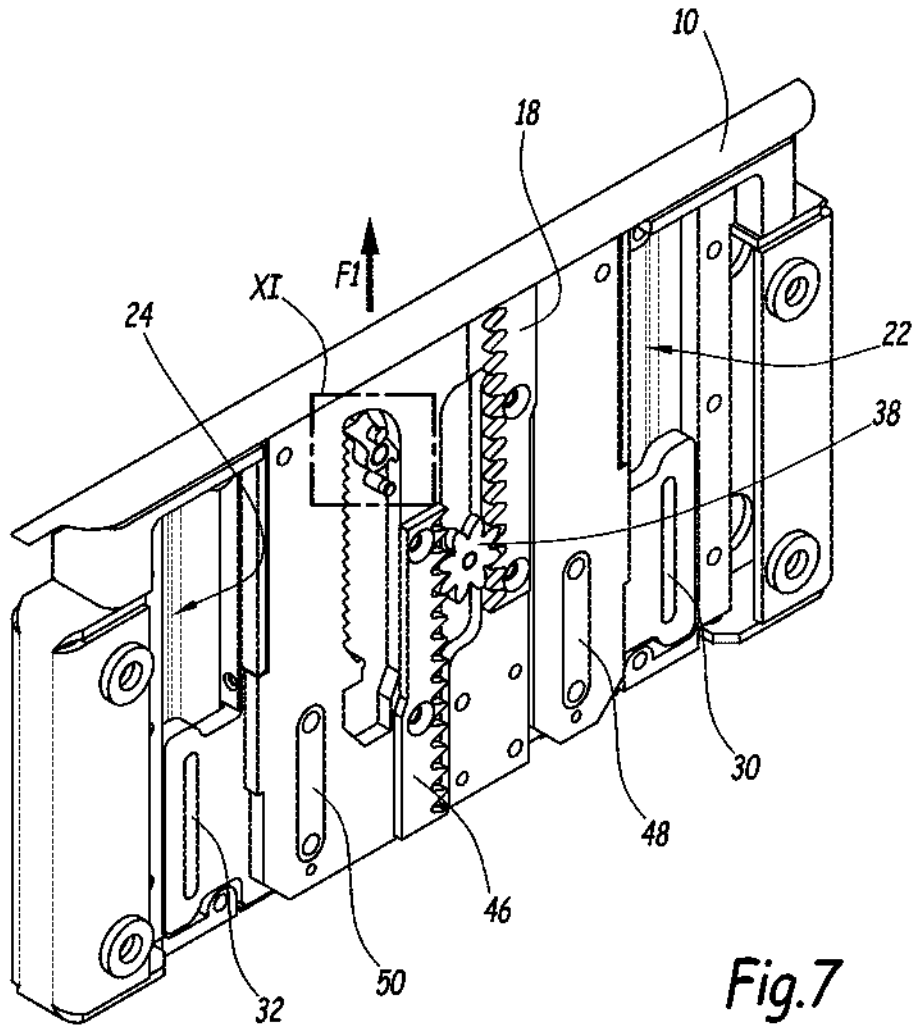


Fig.6



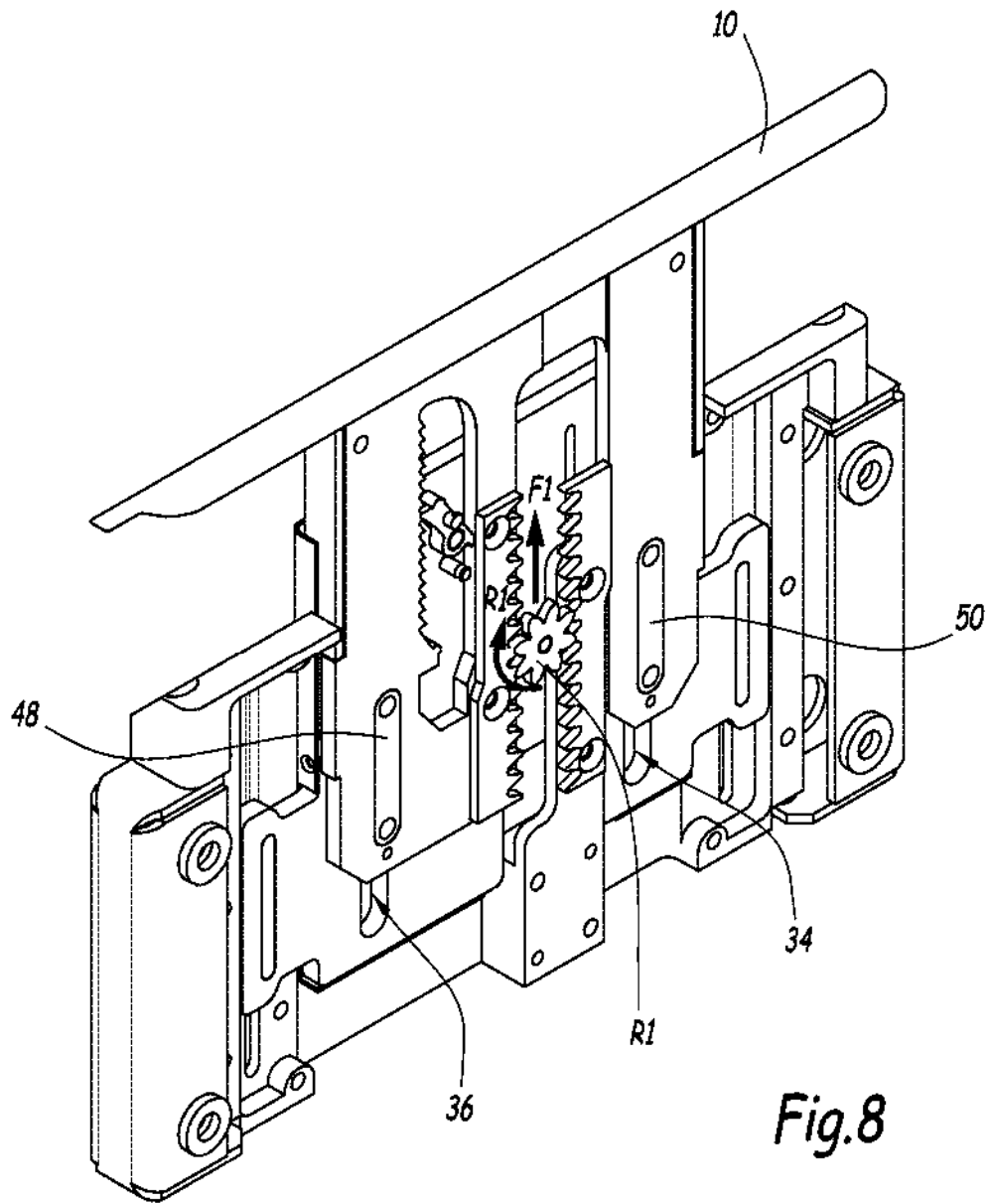


Fig.8

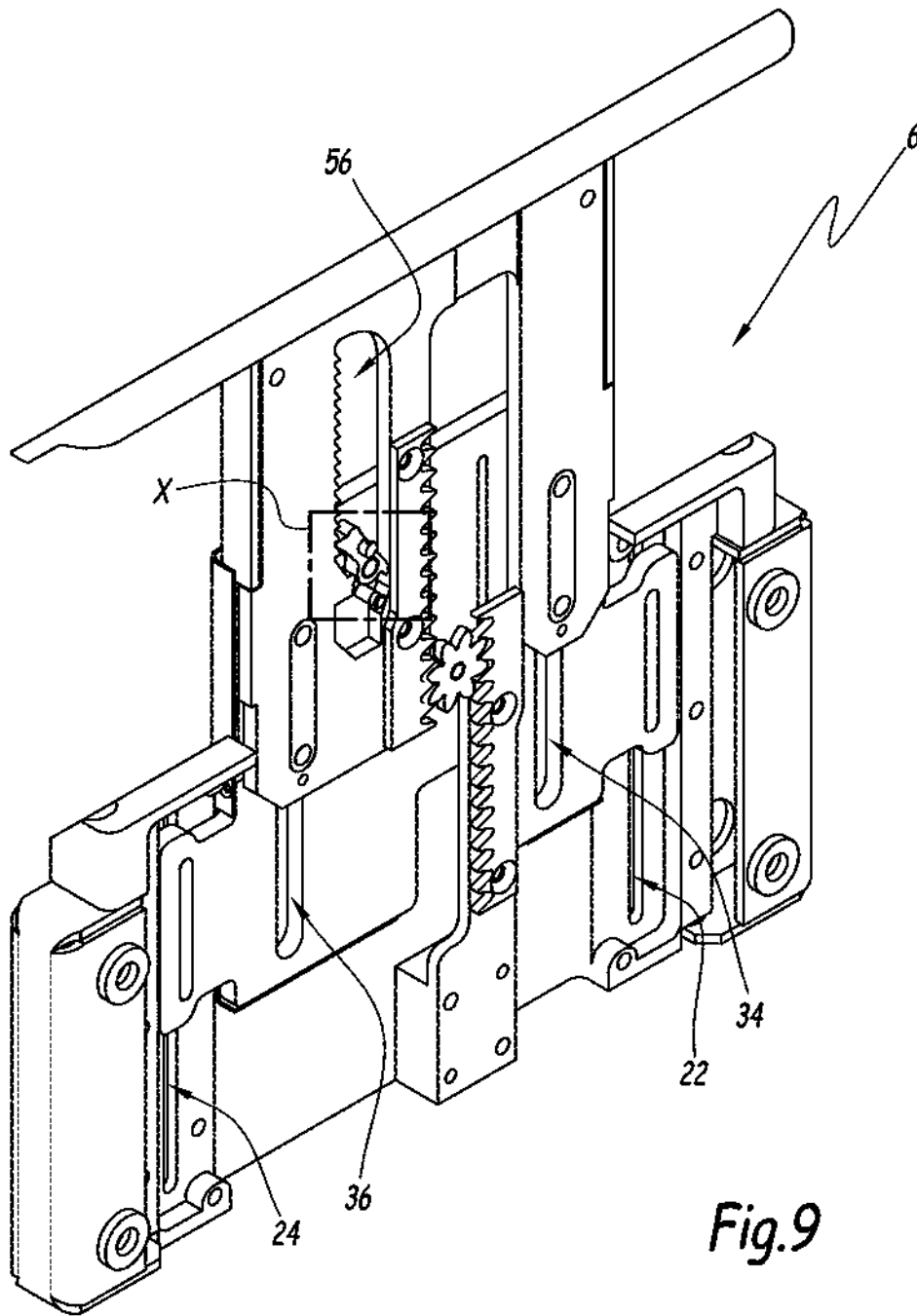


Fig.9

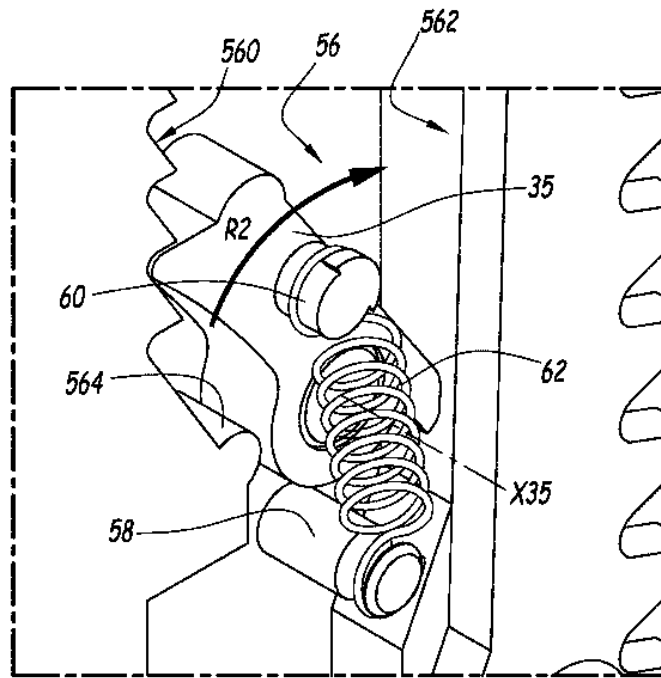


Fig.10

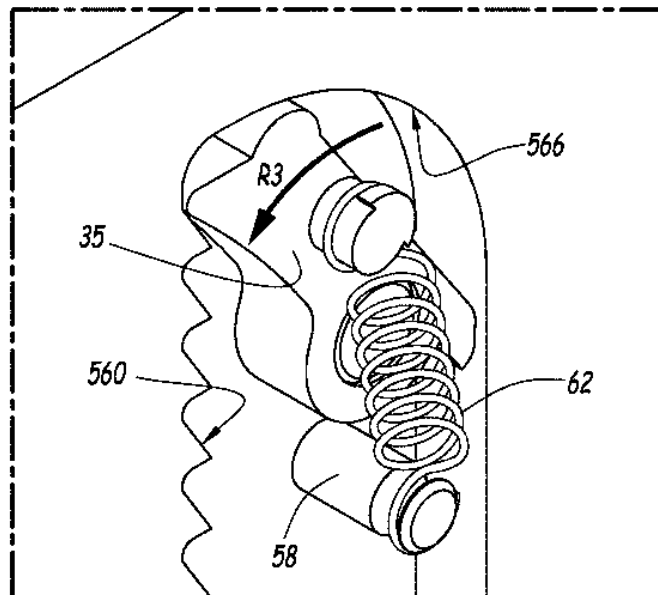


Fig.11