



MODELO
DE
UTILIDAD

87106

por "CINTURÓN DE SEGURIDAD PARA OCUPANTES DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES", a favor de DON JACOBO BORDENAVE-GASSEDAT CASSOU, domiciliado en Madrid, "Claudio Coello, nº 38".

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un cinturón de seguridad para ocupantes de vehículos automóviles.

Como es sabido, las lesiones y heridas más o menos graves que sufren los ocupantes de vehículos automóviles que en marcha chocan contra cualquier obstáculo u otro coche, o frenan bruscamente o, en fin, se despistan y vuelcan, obedecen a salir proyectados los ocupantes, en el sentido de marcha del vehículo, y golpearse por ello contra partes resistentes del vehículo, o contra el terreno, partes que si a su vez las del vehículo se quiebran, aumentan la gravedad del accidente.

La finalidad del presente modelo de utilidad es anular la proyección de los ocupantes contra los referidos aspectos resistentes de cualquier clase cuando el coche sufre un accidente de los antes indicados, reduciendo así a un mínimo el daño para las víctimas del mismo

5.
10.
15.



87100

- Las características de un cinturón de seguridad que resuelva el problema con las máximas garantías y que son precisamente las que reúne el modelo que nos ocupa, pueden concretarse así:
5. a) que constituya una barrera de contención a lo menos de la mitad superior del cuerpo
 - b) que no embarace bajo ningún concepto al usuario en los habituales movimientos de una persona sentada, es decir, que el usuario no resulte presionado, en marcha normal del coche, por zona alguna del cinturón
 10. c) que el ancho y clase de material del cinturón sea lo suficientemente amplia, para lo primero, y suave para lo segundo, a fin de contener sin efecto cortante
 - d) que carezca de elasticidad en el material
 - e) que ofrezca una sujeción perfecta a partes resistentes del vehículo, tales como zonas de su carrocería.
 15. f) que el usuario pueda graduar la holgura de suerte que no exista presión pero sin embargo quede el cinturón a distancia corta de su cuerpo y ocupando adecuada posición protectora
 20. g) que el usuario pueda soltar rápida y fácilmente cualquier parte de empalme del cinturón, de preferencia la que se presenta frente a su cuerpo
 - h) que el cinturón sea individual, es decir, que cada ocupante lleve uno y quede siempre orientado como contención con respecto a la dirección de marcha del vehículo
 25. i) que sea tal la posición del cinturón respecto al cuerpo del usuario que no sea posible, si el accidente ocurre, que resulte bruscamente flexionado por la cintura el citado usuario; si se trata de niños, por ejemplo, este aspecto carece de la importancia que supone para un adulto.
 - 30.

9 MAY



87106

En la figura de la adjunta lámina de dibujos se ilustra una realización del invento como ejemplo no limitativo.

5. Como se ve en la figura, el cinturón de seguridad está compuesto por dos tramos de un tejido no elástico, llevando cada tramo T y T' medios de enganche, por uno de sus extremos, a partes vinculadas a la carrocería; así, el extremo superior del tramo T' está enganchado a una anilla 1 fijada a la carrocería en la zona inmediata a la parte superior del asiento, y aproximadamente en el plano vertical de un lado de dicho asiento, mientras que el extremo inferior del tramo T está similarmente enganchado a una anilla 2 asimismo fijado al suelo del coche bajo el asiento y en el plano vertical del lado opuesto del mismo. Los extremos libres de dichos tramos llevan uno y otro de los elementos de enganche de estos tramos entre sí, preferiblemente a base de hebilla H-H' del tipo de chapa abatible con golpe por la acción de muelle y con dentado en su pestanía a escuadra para asir el tramo penetrante una vez fijada la posición deseada de solapado de extremos.
- 10.
- 15.
20. En este ejemplo la misma anilla 1 sirve para enganchar el extremo correspondiente de un cinturón similar destinado al ocupante del asiento A' al lado del asiento A y enganchando el extremo del tramo inferior en anilla 2', pero es evidente que cada cinturón puede tener medios de enganche a elementos propios sin depender de otros.
25. Si los ocupantes de un vehículo automóvil se sientan lateralmente respecto a la dirección de marcha, la vinculación del cinturón a la carrocería deberá iniciarse con la anilla 1 fijada hacia adelante y la 2 por consiguiente hacia atrás
30. en los respectivos planos verticales de cada asiento.



87100

Los medios de enganche a las anillas 1 y 2 o 2' se realizan por ejemplo mediante mosquetón que permite seguridad en enganche y fácil desenganche si se desea.

5. Como se ve en el dibujo, la dirección diagonal, de derecha a izquierda o de izquierda a derecha, resultante del empalme de los dos tramos del cinturón, permite amplitud de movimientos al usuario, no solo por esta dirección, sino también porque como el enganche inferior forma saliente en el trazado queda holgura suficiente para los movimientos habituales.
10. Dentro de la esencialidad del invento son aportables variantes de detalle asimismo protegidas. Podrá pues ser el cinturón de tamaño y ancho de tramos adecuado a su finalidad y engancharse a puntos fijos de la carrocería por medios de enganche seguro y de fácil desprendimiento si se desea, mientras que para empalme de sus extremos libres entre sí siempre se empleará hebilla o similar de acción rápida y segura. Tanto para los elementos de tejido como para los de fijación y empalme se emplearán los materiales más apropiados al cometido peculiar a desempeñar.
- 15.

N O T A

20. Descritos el objeto y utilidad de la invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las reivindicaciones siguientes:
- 1.- Cinturón de seguridad para ocupantes de vehículos automóviles, destinado a impedir la proyección de los mismos contra partes resistentes del coche en caso de accidentes, caracterizado por estar constituido cada cinturón individual
- 25.



87106

5. por dos tramos independientes de un material no elástico y suave, de anchura suficiente para no producir efecto cortante, estando un extremo de uno de los tramos enganchado de manera segura a un elemento inamoviblemente vinculado a la carrocería del vehículo, por encima del borde superior del respaldo del asiento y en el plano vertical de uno de los laterales del propio asiento, mientras que el otro tramo se engancha por un extremo similarmente a otro elemento inamoviblemente vinculado al suelo del vehículo, prácticamente debajo del asiento, y en el plano vertical del lateral del propio asiento opuesto al que contiene el antes indicado enganche del otro tramo, y los extremos libres de uno y otro tramo se empalman entre sí mediante hebilla que permite graduar el solapado de dichos extremos y fijación en la posición deseada mediante abatimiento de uno de sus elementos gobernado por resorte, resultando por consiguiente el cinturón armado cruzando diagonalmente el cuerpo del usuario con holgura regulable por la citada hebilla de suerte que no ejerza presión y quede a distancia que asegure la protección en caso de accidente impidiendo la proyección del cuerpo en el sentido de la marcha.
- 10.
- 15.
- 20.

2.- Cinturón, según la reivindicación 1, en el que la hebilla de empalme de extremos libres de uno y otro tramo resulta situada a altura adecuada para su manejo por el usuario en su posición normal sentado.

25. 3.- Cinturón de seguridad para ocupantes de vehículos automóviles.

Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de cinco hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una lámina de dibujos.

Madrid, a 9 de Mayo de 1961

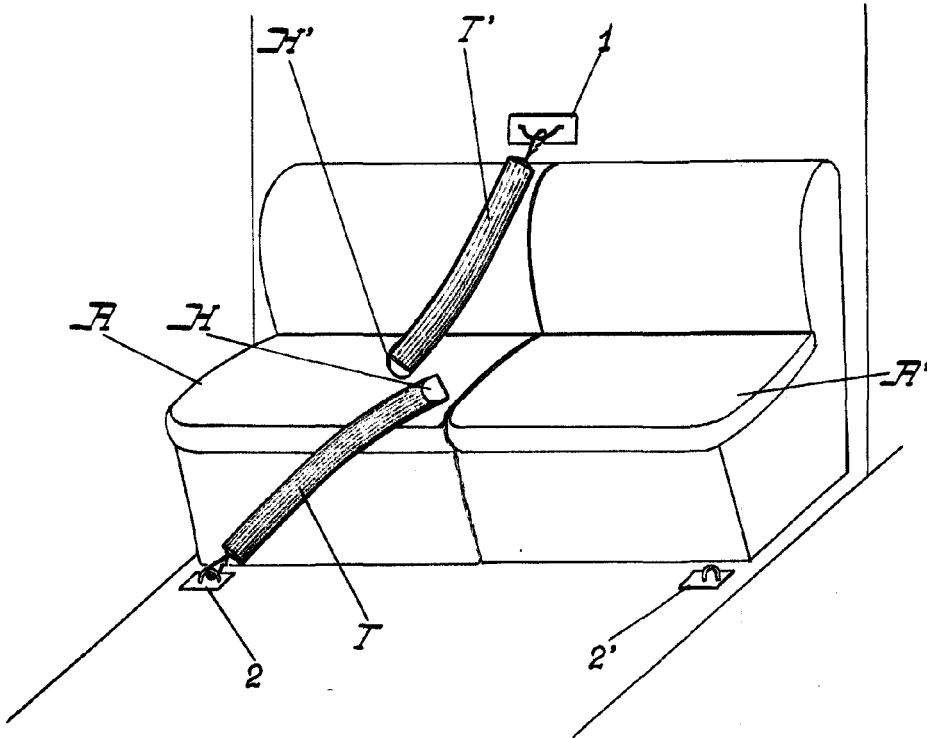
José BORDENAVE-GASSEDAT Y BERRIZ.

p. a.

JAI ME ISERN MIALLES
R.P.

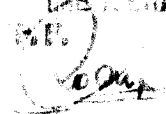


87106



Madrid 9 Mayo 1961

LOS HERMANOS BALLEGAARD



Escala Variable