

MG.

90241

90241



MODELO DE UTILIDAD

a favor de

D. Antonio CERVELLÓ AGUSTÍ - de nacionalidad española -
domiciliado en R E U S (Tarragona) Calle Creu Vermella, 24.

por:

"CINTURON DE SEGURIDAD"

-----:oOo:-----

D e s c r i p c i ó n

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un cinturón de seguridad instalable en vehículos automóviles y destinado a evitar que, tanto los pasajeros como el conductor

25 NOV



sufren los efectos de la inercia al reducirse bruscamente la velocidad del vehículo, contribuyendo así a limitar las sensibles consecuencias que actualmente tienen lugar en virtud de choques accidentales o de frenados bruscos.

5 Con tal objeto, el cinturón a que se contrae este registro se compone de dos fajas flexibles de material resistente a la tracción, en uno de cuyos extremos se hallan provistas de sendas placas por las que se fijan a un montante de la carrocería y a un lado del asiento, respectivamente, o a ambos lados de éste, a una altura adecuada para que
10 las dos fajas puedan cruzarse sobre el pecho del pasajero o conductor.

 Los extremos adyacentes de ambas fajas pueden unirse mediante un elemento de cierre que consiste en un
15 sistema de machihembrado que dispone de una tapeta abatible y un marco presionador, conjugados con los resortes correspondientes que evitan inopinados desabrochados del cinturón, formando así un dispositivo de cierre que se mantiene inalterable hasta tanto no sea levantada voluntariamente
20 la tapeta abatible, en cuya posición basta un pequeño movimiento de vaivén de los extremos oponentes del cinturón para que estos queden separados dejando libre a su usuario.

 Con objeto de que puedan apreciarse con todo detalle las particularidades que caracterizan al objeto de
25 este modelo, a continuación se describe una forma preferida de realización práctica que, a sólo título de ejemplo no limitativo, se refiere a una hoja de dibujos que se acompaña y en los que:

 La figura 1 es una vista en planta del mecanismo de cierre del cinturón de seguridad, en su posición nor-
30



mal.

La figura 2 muestra una vista del conjunto del cinturón, supuesto unido y tendido sobre un plano uniforme.

La figura 3 corresponde a una vista en planta del mecanismo de cierre, con su tapeta abierta.

La figura 4 indica una sección convencional del mismo mecanismo de cierre, según la posición señalada en las figuras 1 y 2.

La figura 5, también según una sección convencional de su alzado, correspondé al mecanismo en la posición abierta que refleja la figura 3.

Según muestran dichas figuras, el cinturón de seguridad de la invención está compuesto por dos tiras de cuero, lona u otra tela o tejido de resistencia adecuada para resistir los esfuerzos de tracción a que su conjunto habrá de quedar expuesto.

Una de dichas tiras -1- se halla solidamente unida a una guarnición -2- que presenta dos aletas laterales -3- y unos embutidos o relieves -4- en su pala intermedia, a los que sigue un espacio hueco -5- por el que puede desplazarse, en sentido transversal y dentro de ciertos límites, un eje de superficie moleteada -6- que permanece retenido a dicha abertura -5- mediante dos ranuras diametrales extremas -7- en las que se alojan unas pestañas de guía -8- recortadas en la misma pala intermedia. -9-.

Dicho eje -6- puede desplazarse transversalmente en el espacio que media entre dos tetones opuestos -10- que sobresalen de las aletas laterales -3-, y el borde opuesto de la propia abertura -5-, destinándose el nombrado eje -6- a la fijación del doblado de la faja -1- que, por uno



1
de sus extremos depende de una hebilla -11- de condición regulable, mientras que por su extremo opuesto figura afianzada a una placa -12- dotada de medios convenientes para fijarse a los lados del asiento del vehículo, o a puntos adecuados de su propia carrocería.

5
La configuración de las aletas laterales -3- está provista para que sobre dos orificios alineados tomen apoyo los extremos de un eje -13- que está compuesto por el propio eje y por un casquillo -14- ajustado sobre él en una región intermedia cuya longitud es equivalente a la de un resorte -15- que, actuando sobre una patilla -16- conjugada con una tapeta -17-, tiende a mantener a ésta constantemente aplicada sobre los tetones -18-, aunque con un huelgo que viene determinado por la altura del lado mayor -18- de una brida interior -19- sobre la cual descarga también la tensión del otro resorte -20- que depende asimismo del precitado eje -13- y uno de cuyos extremos -21- se prolonga en línea sensiblemente recta para permanecer aplicado sobre el citado lado mayor de la brida interior -19-.

10
15
20
Con objeto de evitar su desplazamiento longitudinal, así como para impedir que el mismo eje -13- gire sobre sus alojamientos, se prevé un pasador extremo -22- y una cabeza poligonal -23- en el lado opuesto, ajustada en el interior del vaciado correspondiente previsto en su aleta lateral, respectivamente.

25
30
La faja complementaria -24- está provista también de una placa de fijación -12- en su extremo libre, dependiendo su extremo opuesto de una hebilla análoga a la anteriormente citada -11-, a la que se afianza después de abrazar al travesaño -25- definido por una abertura que



1

5

posee una placa deslizante -26- que, a través de medios usuales -27-, puede desplazarse, dentro del espacio limitado por las correspondientes aberturas u orificios oblongos, sobre una placa -28- que es la que constituye el pestillo del cinturón de seguridad y que posee dos o más orificios -29- cuya forma coincide, con los oportunos huelgos, con la de los embutidos o relieves -4- que figuran en la pala -9- de la guarnición -2-.

10

15

20

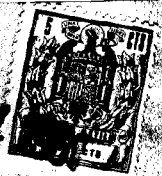
25

El cinturón se mantiene cerrado despues de la introducción de los relieves -4- en los orificios -29-, cuya introducción puede realizarse sin levantar la tapeta -17- a través de la oportuna presión ejercida sobre el pestillo para que éste venza la resistencia de la brida -19-. Seguidamente, dicho pestillo queda totalmente inmovilizado por la presión que sobre el mismo ejerce el borde -18- de la misma brida -19- y a la que coopera la tensión de ambos resortes -15- y -20- en magnitud suficiente para que el cierre establecido no pueda interrumpirse más que a través del acto voluntario de levantar la tapeta -17-, venciendo la resistencia de los resortes tal como refleja la figura 5, en cuyo caso la pérdida de contacto de la brida -19- sobre el pestillo -28- permite efectuar los movimientos conducentes a separar los contornos en relieve -4- de la guarnición -2-, de sus respectivos alojamientos representados por los orificios -29-.

30

En la forma descrita se obtiene un cinturón de seguridad que, además de poder ser ajustado en su desarrollo mediante la oportuna corrección de la posición de las hebillas -11-, presenta como una de sus principales características la de disponer de un dispositivo de cierre que no

25 NOV



5 puede abrirse accidentalmente y que, por ende, determina la idónea capacidad del conjunto para ser aplicado al fin propuesto cual es el de evitar que una pérdida brusca de velocidad de un vehículo, produzca lesiones a sus ocupantes motivadas por la falta de un medio capaz de absorber y anular los efectos de la inercia que, en tal circunstancia, afectan por igual al conductor y a los pasajeros.

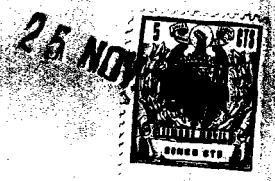
10 Como es lógico, debe comprenderse que las realizaciones prácticas del objeto que motiva este modelo, no quedan estrictamente limitadas a la forma descrita y representada como ejemplo sino que, por el contrario, son susceptibles de adquirir diversas variaciones de detalle, tanto constructivas como de forma, sin que por ello se altere la esencialidad ni el alcance de la invención.

15

N O T A

Se reivindica como objeto del presente Modelo de Utilidad:

20 1.- Cinturón de seguridad, que se caracteriza esencialmente por dos fajas flexibles de material adecuado, provistas ambas de sendos medios extremos para su afianzamiento a la carrocería o bastidores laterales de un asiento, y de un sistema de unión entre ambas que, en una de ellas, consiste en una guarnición, preferiblemente metálica, que contiene dos aletas laterales y unos relieves en su pala intermedia, contiguos a un espacio hueco por el que puede 25 desplazarse en sentido transversal un eje que permanece retenido a dicha abertura mediante dos ranuras diametrales extremas en las que se alojan unas pestañas de guía que parten de la propia pala, quedando limitados dichos movimientos.



5 transversales en el espacio que media entre el borde de la propia abertura y unos tetones que sobresalen de ambas aletas laterales, figurando doblada sobre el nombrado eje la faja afectada cuyo extremo restante aparece afianzado a una hebilla de condición regulable.

10 2.- Cinturón de seguridad, según la primera reivindicación, caracterizado por el hecho de que las dos aletas laterales de la guarnición poseen sendos orificios alineados axialmente, sobre los cuales toman apoyo y se inmovilizan los extremos de un eje que es portador de un casquillo y de dos elementos elásticos conjugados con una tapeta a la que mantienen presionada contra la pala de la guarnición, y con una brida interpuesta entre ambas superficies, coincidiendo uno de los lados de dicha brida sobre el pestillo de que se halla provista la faja complementaria.

15 3.- Cinturón de seguridad, según las reivindicaciones anteriores caracterizado por el hecho de que la faja complementaria dispone de una hebilla análoga a la de su oponente, dispuesta para que a la misma quede afianzada uno de sus extremos despues de abrazar a un travesaño definido por una abertura prevista en una placa deslizante que puede desplazarse sobre otra placa establecida como pestillo y a la que se encuentra retenida según medios adecuados, figurando la placa pestillo abierta por dos o más orificios cuyo contorno y altura son coincidentes con los de los embutidos o relieves que posee la pala principal de la guarnición, a los efectos de que pueda introducirse y quedar afianzada en ellos, tanto por mutuo ajuste, como por la presión que, despues de su introducción, ejerce sobre este pestillo el borde coincidente de una brida que es presionada simultaneamente por un elemento elástico

25 NOV



5 del que depende y por el que posee una tapeta que se halla sujeta asimismo a una tensión elástica, condicionándose en ésta forma un cierre que solamente puede ser interrumpido a través del acto voluntario de mover angularmente la aludida tapeta sobre su articulación, venciendo la tensión de su elemento elástico, hasta que el borde de la brida interior se levante sobre el pestillo en medida conveniente para que sus orificios puedan separarse de los embutidos o relieves de la pala de la guarnición.

10

4.- Cinturón de seguridad.

Esta memoria consta de ocho páginas escritas por una sola cara.

BARCELONA, 25 NOV. 1961

P. A.

JOSE M. ...
C. F.

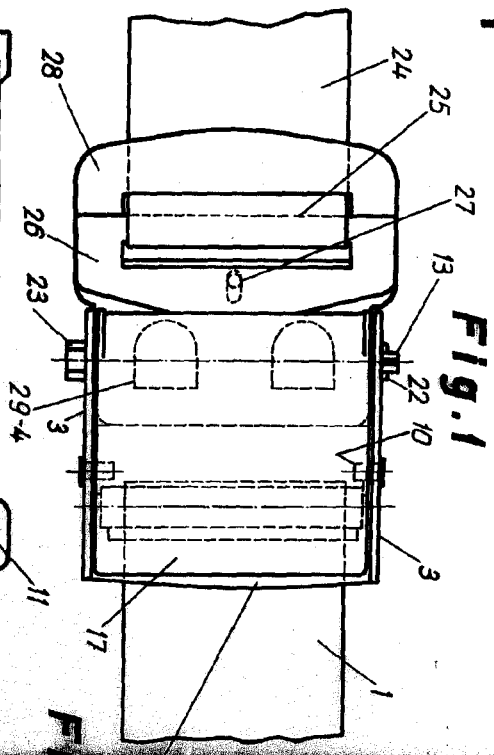


Fig. 1

Fig. 2

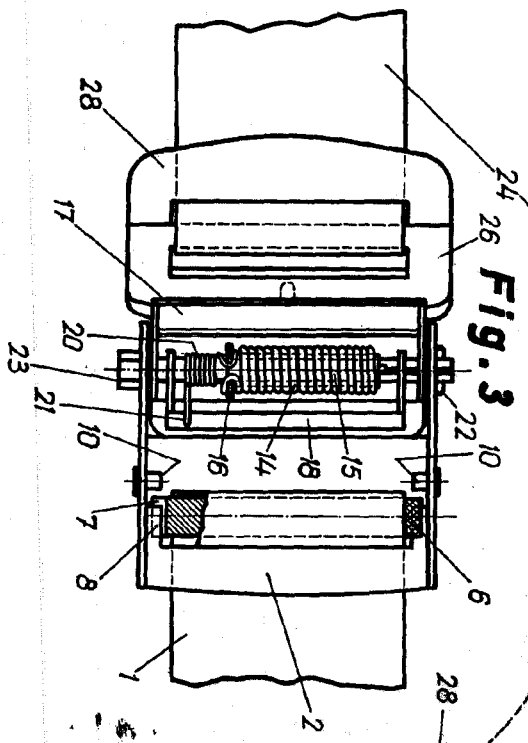


Fig. 3

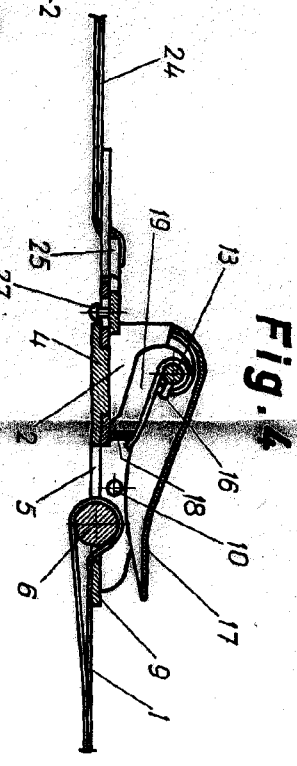


Fig. 4

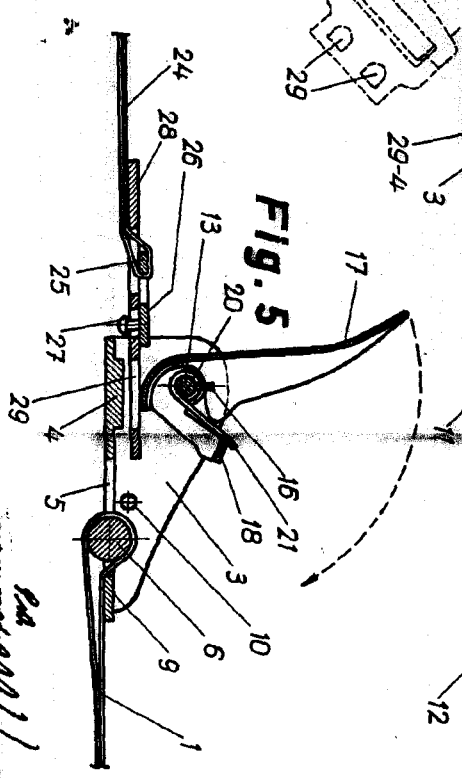


Fig. 5

