



135353



- 2 -

5 De entre las propiedades de este nuevo cinturón, destaca especialmente, la facilidad y rapidez con que puede realizarse el enganche o unión de los extremos, en la hebilla así como la gran fortaleza y resistencia de dicha unión, no obstante lo cual, pueden también desengancharse rápida y fácilmente dichos extremos, sin precisar apenas de otra manipulación que la de levantar ligeramente la tapa articulada de seguridad que posee dicha hebilla.

10 Con el fin de facilitar la comprensión de las características de los perfeccionamientos que motivan este Modelo de Utilidad, creemos conveniente auxiliarnos en la descripción que sigue, de una lámina de dibujos, en la cual hemos representado un ejemplo de realización de uno  
15 de estos nuevos cinturones, el cual deberemos interpretar con amplio criterio, exento de sentido restrictivo, dada su condición meramente auxiliar y aclaratoria.

Los mencionados dibujos, representan en sus figuras como sigue:

20 Fig. 1.- Perspectiva de las principales partes del cinturón, representadas algunas de ellas separadas, y alineadas en el orden racional de su colocación.

Fig. 2.- Planta con la hebilla o dispositivo de unión, desprovisto de la tapa, y con los lados de la caja seccionados.

25 Fig. 3.- Sección longitudinal.

Fig. 4.- Sección transversal por A-B

Describiendo pues el cinturón representado en los mencionados dibujos, vemos que presenta la siguiente constitución.

135053



- 3 -

5

10

El dispositivo de unión de los extremos o hebillas, que es lo característico de estos perfeccionamientos comprende una caja metálica -3-, preferentemente de sección rectangular, abierta por su parte superior y por sus extremos desprovistos de lados, teniendo en su parte superior dos aletas horizontales, en las que vá unida con los remaches -4- ( o por otro medio apropiado, una pieza alargada constituida por una gruesa y potente porción -2-, en forma de punta roma, con un amplio orificio -17- y de otra porción -18- en forma de asa, con el orificio alargado-19- hallándose dicha plancha doblada, para que la porción -2- quede situada en un plano mas elevado que el asa -18-.

15

20

En los lados de la caja -2- vá montado un eje -8-, sujeto con unas grapillas -10-, sirviendo dicho eje para el giro articulado de la tapa -5-, a la cual se le impulsa permanentemente la tendencia a cerrarse, mediante el muelle de acero, en espiral -9-. En la parte central de la tapa -5-, hay fijado un tetón -6- con un achaflanado-20-, estando unido a la tapa -5- con el remache -7- o por cualquier otro medio.

25

Para unir la cinta -13-, (preferentemente de tejido de fibras sintéticas), con el asa -18-, se utiliza un pasador especial, señalado con -21- (preferentemente con estrias antideslizantes en la superficie de su parte cilíndrica) provisto de dos extremos aplastados en forma laminar, o de pala, doblados en forma de ganchos -11-, destinados a abarcar los bordes de los lados del asa -18-, con posibilidades de deslizarse guiados por dichos bordes. La cinta -13- se dobla, pasándola por el orificio -19-, tras

155053



- 4 -

lo cual, se introduce el pasador -21- por el buche o do-  
blez -22-, quedando sujeta la cinta, como se vé en las -  
figuras 2 y 3.

5           También consta el cinturón, de lo que podríamos  
llamar la pieza macho del cierre o hebilla, constituida  
por una gruesa y robusta plancha metálica, integrada por  
una porción -1-, alargada y con cierta punta roma, que  
tiene conformada un amplio orificio -23-, comprendiendo  
además otra porción -24-, a modo de asa, con un orificio  
10       -25-, alargado, con orientación transversal. Por dicho  
orificio -25- se pasa la cinta -12-, (preferentemente inte-  
grada de tejido de fibras sintéticas), introduciendo el  
doblez -26-, por el orificio de manera que alojando otro  
pasador -27-, por el referido dobléz o buche, quedará la  
15       cinta sujeta a la pieza -1- -24-. Este pasador -27-, es  
igual que el -21-, disponiendo también de los extremos  
aplastados y doblados -11-, para que puedan deslizarse sobre  
los bordes de los lados de la porción -24- guiados por  
ellos.

20           En el extremo de la cinta -12-, vá unido, con re-  
maches -28- un terminal -15-, preferentemente de plástico  
que tiene un orificio por el que pasa la cinta -12-, pu-  
diendo deslizarse por ella a modo de corredera, para regu-  
lar la extensión del cinturón.

25           Hay que señalar también los respuntes -14-, para  
formar una бага de unión de las planchas perforadas -16-,  
de las que hay dos: una a cada extremo del cinturón, sir-  
viendo para engancharlo al vehículo.

Como puede deducirse de lo expuesto, para abro -



5

10

15

20

25

charse el cinturón, uniendo sobre el cuerpo del usuario, los extremos del mismo, bastará introducir la lengüeta o punta -1-, dentro de la caja, con lo cual, tropieza con el chaflán -20- y obliga a elevarse ligeramente a la tapa -5-, hasta que coinciden los dos orificios -23- y -17-, en cuyo momento, la fuerza del muelle -9- obliga a que el tetón -6- se introduzca dentro de dichos orificios intercalándose entre las porciones -1- -2- de tal modo que por mucha que sea la tensión de las cintas -12- y -13- la unión de los extremos sujetos en la caja o hebilla -3-, no puede deshacerse. En cambio, basta elevar ligeramente la tapa -5- para que dicha unión se deshaga, al salir el tetón -6- de entre las asas coincidentes formadas por los orificios -17- y -23-.

Para alargar o acortar el cinturón, bastara dejar flojas a las cintas -12- o -13-, y deslizar ligeramente los extremos -11- guiados sobre los lados de las piezas -18- o -24-, con lo cual las bagas o buches -22- o -24-, se aflojan, permitiendo correr a las cintas y sujetarlas de nuevo donde convenga, en los orificios -19- o -25-.

Finalmente debe hacerse contar la posibilidad de que este cinturón se fabrique en variedad de tamaños, formas y materiales y con las modificaciones que se crean necesarias, sin alterar lo esencial que se especifica en la siguiente

N O T A

Los puntos no conocidos ni practicados en España, que se reivindican en este Modelo de Utilidad, son



5  
  
  
  
10  
  
  
15  
  
  
20  
  
  
25

1.- Cinturones de seguridad perfeccionados, para vehículos, esencialmente caracterizados por el hecho de disponer, solidariamente unida a las aletas superiores de una caja, abierta por sus extremos y parte superior, una gruesa plancha doblada, con la porción recayente dentro de la caja provista de un amplio orificio, quedando situada esta porción orificada en un plano diferente y mas elevado que la porción dispuesta fuera de dicha caja, que es en la que se forma el asa de sujeción a la cinta, montandose además, en la referida caja, una tapa articulada, giratoria en un eje transversal, en el cual seha colocado un resorte que impulsa a dicha tapa la tendencia a abatirse sobre la caja, dotando a la tapa en cuestión de un grueso tetón, solidariamente unido al centro de la cara inferior, en cuyo tetón se conforma un chaflán favorecedor del deslizamiento debajo de él de cualquier objeto que tropiece en dicho punto.

2.- Cinturones de seguridad perfeccionados para vehículos, caracterizados por la disposición de una pieza macho de unión, sujeta al extremo de la cinta, integrada por una gruesa plancha, con una porción alargada, en forma de pala o lengüeta de extremo puntiagudo, en la que se ha practicado un amplio orificio, de las mismas o parecidas formas y proporciones, que el orificio de la porción puntiaguda de plancha alojada en la caja mencionada en la reivindicación anterior, de tal manera que, al introducir la referida pala o lengüeta orificada, primeramente citada, dentro de la expresada caja, se coloca en un plano inferior, paralelo al de la plancha del interior, hasta

100053



- 7 -

5 alcanzar la coincidencia de los respectivos orificios de ambas porciones, con lo cual, el tetón de la tapa (que se ha elevado ligeramente al introducirse la lengüeta ), penetra automáticamente en el interior de ambos orificios coincidentes, trabando a las dos planchas, e impidiendo su separación.

10 3.- Cinturones de seguridad, perfeccionados para vehiculos, caracterizados, por la disposición en los dobles o buches de las cintas, pasados por dentro de las asas, posteriores de las planchas unidas de acuerdo con la reivindicacion anterior, de unos pasadores especiales cuyos dos extremos adoptan forma laminar, habiendo sido doblados para constituir en cada extremo un gancho guia que abarca el borde del lado del asa al que recae, con  
15 objeto de que estos lados pueda servir de guia a los ganchos en los desplazamientos longitudinales del pasador, con respecto a la cinta para lograr regular la longitud de las dos partes de la cinta. Y

20 4.- " CINTURONES DE SEGURIDAD PERFECCIONADOS , PARA VEHICULOS ", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva, y graficamente representada en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

15595 A



- 8 -

Esta memoria consta de OCHO hojas escritas ó  
mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

Madrid,

Por autorización del interesado.

21 DIC 1912  
*[Handwritten signature]*

D. José M<sup>o</sup> Aragones Azor

135053

100000

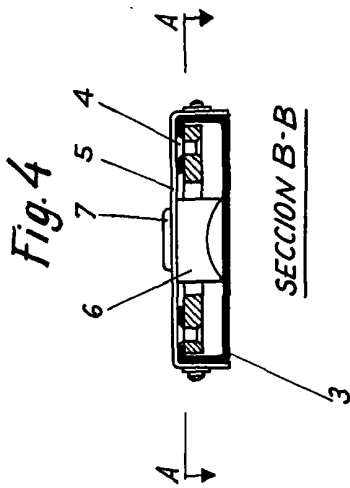


Fig. 4

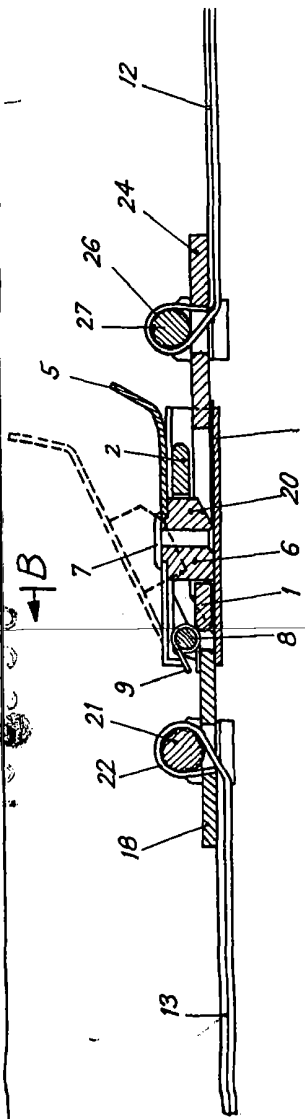


Fig. 2

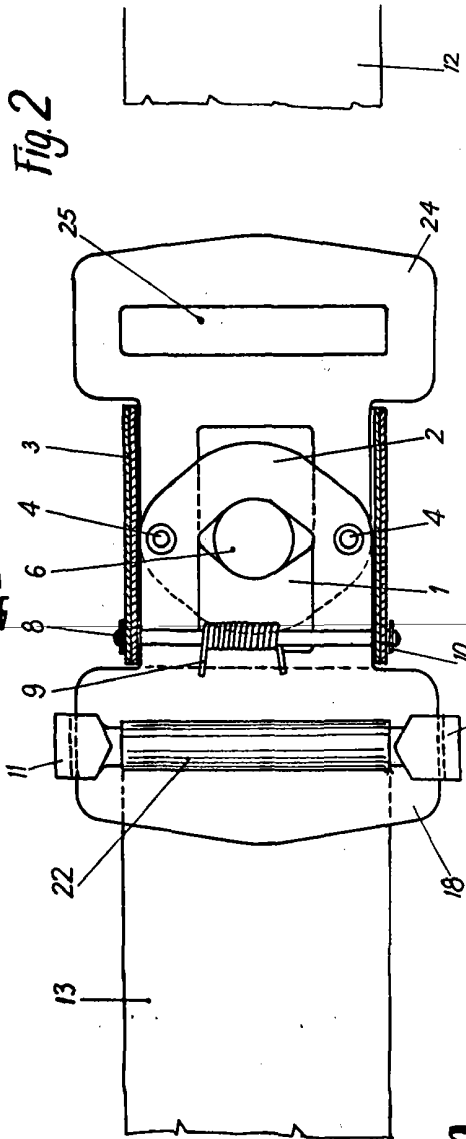
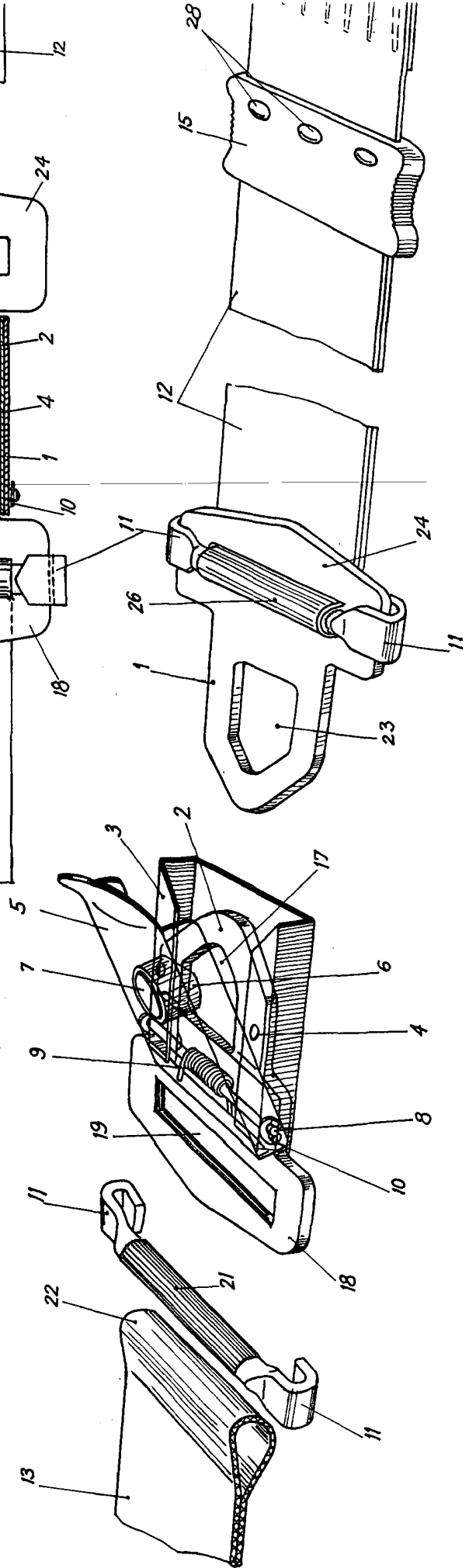


Fig. 1.



135053

Hoja Unica

135053

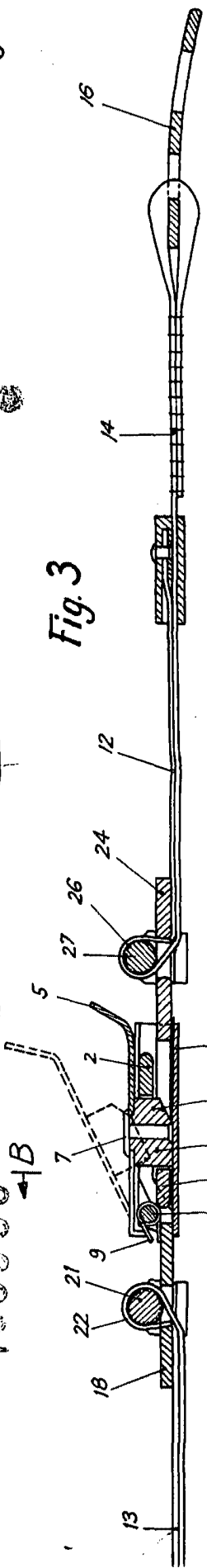


Fig. 3

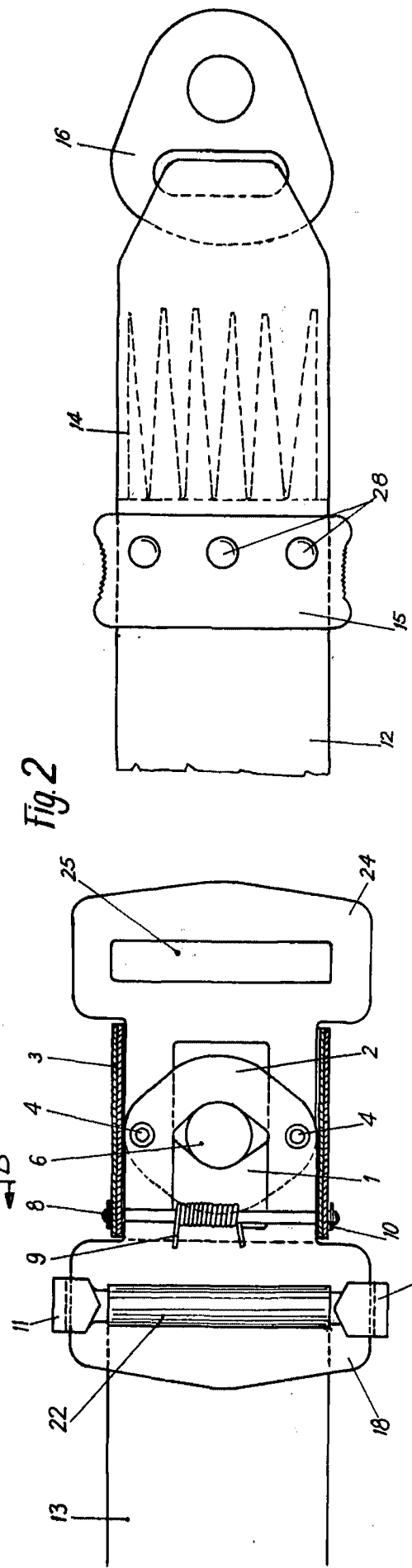
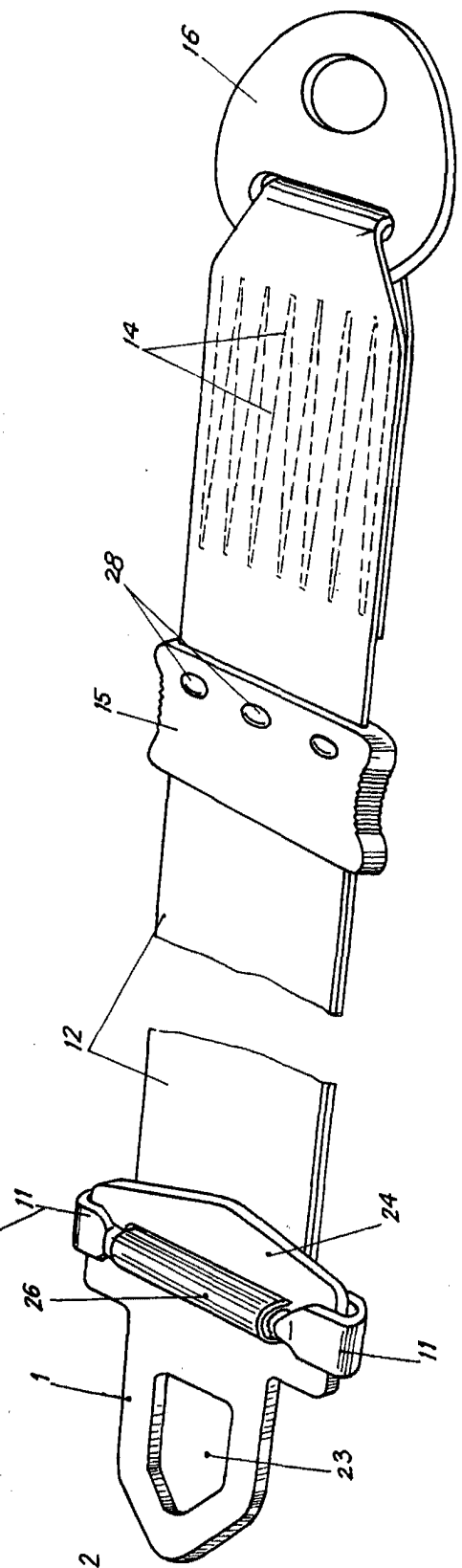


Fig. 2



Escalq Variable  
Madrid, 1914 FEB 1917

