

10-6-68

145638



MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para España,
sus territorios y plazas de soberanía, a
favor de:

L'AIGLON

sociedad francesa de responsabilidad limi-
tada, domiciliada en Boulevard Gaston-Birgé,
49 Angers (Maine et Loire), Francia, rela-
tivo a:

"CINTURON DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES Y
SIMILARES"

=====

Nota: Solicitado como transformación y con
prioridad de la solicitud de patente
de introducción española nº 350.173
presentada el 26 Enero 1968.

10-4-972



26

145633

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención tiene por objeto un sistema de seguridad para automóviles y similares, y más particularmente un cinturón de seguridad que presenta un dispositivo de enganche de los dos ramales el cual asegura, por una parte, un excelente enclavamiento y, por otra parte, un ajuste instantáneo de la tensión del ramal ajustable sin que, después, este ramal ajustable pueda desajustarse de manera intempestiva. Se obtiene así una seguridad considerablemente aumentada. - - - - -

5.
10.

Según la invención, los dos ramales del cinturón, que están fijados por cualquier medio conveniente, llevan el uno, el órgano macho de enclavamiento solidario de una empuñadura de maniobra y, el otro, el órgano hembra de enclavamiento que presenta además el órgano de ajuste de la tensión del ramal de longitud ajustable. - - - - -

15.

Según otra característica de la invención, el órgano macho de enclavamiento está constituido por un eje cuyos dos extremos que sobresalen del órgano de maniobra están cortados diametralmente a fin de constituir dos protuberancias situadas una en prolongación de la otra. - - - - -

20.

104-972

145833



Otras características de la invención sobresalen, por lo demás, de la descripción detallada que sigue. --

Una forma de realización de la invención se representa a título de ejemplo en los planos anexos. - - - -

5. La fig. 1 es una vista en perspectiva del elemento macho de la hebilla de seguridad. - - - - -

La fig. 2 es una vista en perspectiva del elemento hembra de la hebilla de seguridad. - - - - -

10. Las figs. 3, 4 y 5 muestran, en alzado lateral, en sección longitudinal y en planta, el órgano de unión de los dos ramales del cinturón de seguridad. - - - - -

15. En la figura 1, se ha representado el extremo 1 de uno de los ramales que forman el cinturón de seguridad. Este ramal acaba en un bucle 2 convenientemente doblado y cosido para poder pasar alrededor de un eje 3 fijado a dos alas 4 y 5 de una palanca de maniobra 6 de forma plana. Los extremos 3a y 3b del eje 3 que sobresalen de las alas 4 y 5 están cortados de modo que sus prolongaciones 7 y 8 presenten, por ejemplo, la forma de semicilindros dispuestos uno en prolongación del otro. En ciertos casos, puede preverse el realizar en el extremo del eje 3 unas partes 7 y 8 de sección poligonal cuyos ángulos estén redondeados. La palanca de mando 6 así como las dos alas 4 y 5 se realizan, comúnmente, a base de materia plástica pero podrían preverse también a base de cualquier otra materia por ejemplo metal.

20.

25.

10-4-972

145638



25

En la figura 2 se ha representado la parte hembra del órgano de unión del cinturón que está compuesta por un estribo en forma de U cuyo fondo 9 está perforado por una abertura circular 10, destinada a aligerar la parte hembra (figs. 4 y 5). - - - - -

5.

En ciertos casos, el elemento hembra de enclavamiento está constituido por dos escudos planos unidos por ejes roblonados. - - - - -

Las alas verticales 11 y 12 del estribo 9 presentan cada una, cerca de su borde delantero, una abertura 13 cuya anchura es igual al semidiámetro del eje 3 terminando esta abertura 13 en una escotadura circular 14 cuyo diámetro es igual al diámetro del eje 3. - - - - -

10.

Se observa que las alas 11 y 12 presentan cada una una ventana horizontal 15. Un eje 16, cuyos extremos están configurados según una cabeza semiesférica 17, pasa a través de las ventanas 15. El eje 16 está embebido en el interior de una pieza 18 que presenta sensiblemente, en sección la forma de una U cuya rama 18a es más corta que la rama 18b. Aunque esto no se ha representado, se comprende que la pieza 18 puede formar directamente unos tetones protuberantes destinados a reemplazar el eje 16. En tal caso, las partes terminales de estos tetones que se extienden más allá de las alas 11 y 12 forman o comprenden órganos de tope análogos a las cabezas 17. Finalmente, un eje 19 colocado en el mismo plano que la parte cóncava de la pieza 18 es

15.

20.

25.

100-972

145003



solidario de la parte posterior de las alas 11 y 12 del elemento hembra del órgano de unión del cinturón de seguridad. El espesor de la pieza 18 es tal que permite, entre ésta y el fondo del estribo 9, el paso de una banda 20 que

5. forma la segunda parte del cinturón de seguridad, pudiendo ajustarse la longitud de esta última banda. Cuando esta segunda banda 20 del cinturón rodea la pieza 28, vuelve a pasar, por su parte 20a, detrás del eje 19. - - - - -

Se comprenderá fácilmente que cuando se tira de

10. la parte 20 del ramal que forma una de las partes del cinturón de seguridad, este movimiento tiene por efecto llevar la pieza 18 por deslizamiento del eje 16 a lo largo de las lumbreras 15 contra el eje 19 y bloquear así definitivamente, a la longitud deseada, la segunda parte del cinturón de seguridad. El ajuste de esta longitud se efectúa

15. empujando la pieza 18 en el sentido de la flecha F₄ (fig. 4), para liberarla del eje 19 y permitir por lo tanto el deslizamiento de la banda de tejido 20 que forma el segundo ramal del cinturón de seguridad. - - - - -

20. Cuando la longitud del ramal ajustable es correcta, se une el primer ramal al segundo haciendo penetrar las dos prolongaciones 7 y 8 en las aberturas 13. En este momento, la palanca 6 está vertical, como se representa en trazos mixtos en la fig. 3, luego, cuando estas prolongaciones 7 y 8 están en las escotaduras 14, se baja la palanca

25. 6 horizontalmente. Las prolongaciones 7 y 8 quedan en-

145338



tonces aprisionadas en las escotaduras 14. - - - - -

El enclavamiento está completado por el hecho de que las alas 11 y 12 presentan dos pequeños resaltes 11a y 12a que aprietan enérgicamente la palanca 6 cuando está completamente bajada en la posición horizontal, como se representa en la figura 4. - - - - -

5.

Quando se desea ajustar la longitud del ramal 20 se puede también cerrar primero el órgano de unión del cinturón de seguridad y luego, a continuación, hacer deslizar suficientemente, en un sentido o en el otro, la parte libre del ramal para obtener un ajuste correcto del cinturón. - - - - -

10.

En ciertos casos, y en vez de los pequeños resaltes 11a y 12a, se puede dar a las alas 4 y 5 de la palanca de maniobra 6 una forma de leva que, cuando la palanca 6 está en posición horizontal sobre el estribo, es decir en la posición cerrada, dé un punto de fijación rígida que sólo se puede deshacer ejerciendo sobre esta palanca 6 un esfuerzo bastante considerable para llevarla a la posición vertical en la que se pueden separar los dos ramales que forman el cinturón de seguridad. - - - - -

15.

20.

Desde luego pueden introducirse diversas modificaciones a la forma de realización dada a título de ejemplo, sin salir del marco de la invención. - - - - -

25.

N O T A

Se declaran de utilidad, novedad y propiedad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las siguien-

10-4-972

145003



tes: - - - - -

REIVINDICACIONES

5. 1.- Cinturón de seguridad para automóviles y similares, caracterizado porque los dos ramales del cinturón, que están fijados por cualquier medio conveniente, llevan, el uno, el órgano macho de enclavamiento solidario de una empuñadura de maniobra y, el otro, el órgano hembra de enclavamiento, que presenta además el órgano de ajuste de la tensión del ramal de longitud ajustable. - - - - -

10. 2.- Cinturón según la reivindicación 1, caracterizado porque el órgano macho de enclavamiento está constituido por un eje cuyos dos extremos que sobresalen del órgano de maniobra están cortados diametralmente a fin de constituir dos protuberancias semicirculares situadas una en prolongación de la otra. - - - - -

15. 3.- Cinturón según la reivindicación 1, caracterizado porque el órgano hembra de enclavamiento está constituido por una pieza en U que presenta en su parte delantera dos escotaduras circulares en comunicación con el exterior por medio de dos aberturas cuya altura es igual al semidiámetro del eje del órgano macho de enclavamiento. - - - - -

20. 4.- Cinturón según las reivindicaciones 1 y 3, caracterizado porque el elemento hembra de enclavamiento presenta dos ventanas practicadas en sus alas verticales y a través de las cuales pasan los extremos de un eje que mantiene en el interior de la pieza hembra de enclavamiento un órgano que presenta en una de sus caras una escotadura longitudi-

10-4-972

1450003



nal que coopera con un eje situado entre las dos alas del estribo. - - - - -

5.- Cinturón según la reivindicación 1, caracterizado porque el elemento hembra de enclavamiento está constituido por dos escudos planos unidos por ejes roblonados. - - - -

6.- "CINTURON DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES Y SIMILARES". - - - - -

Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y de dos láminas de dibujos que la ilustren.



Fig. 3.

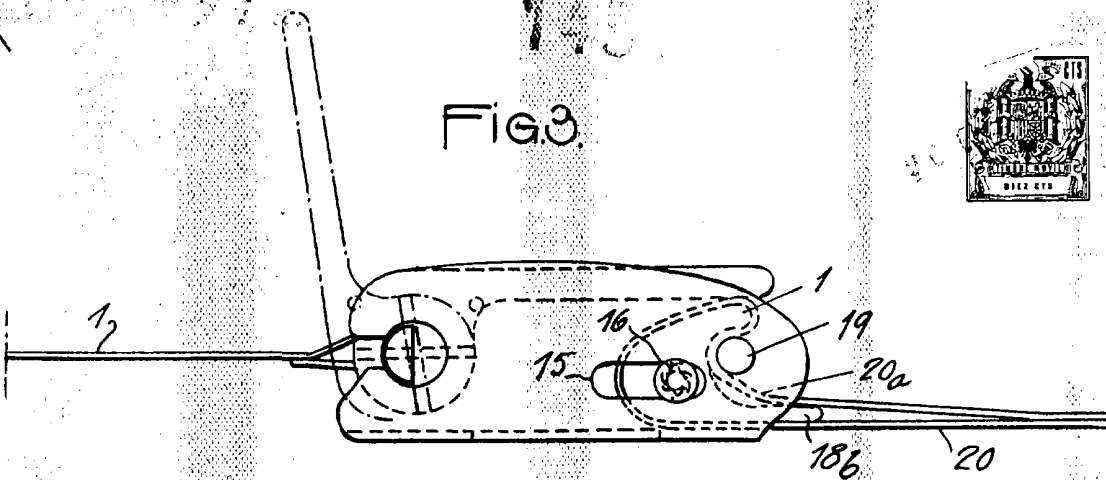


Fig. 4.

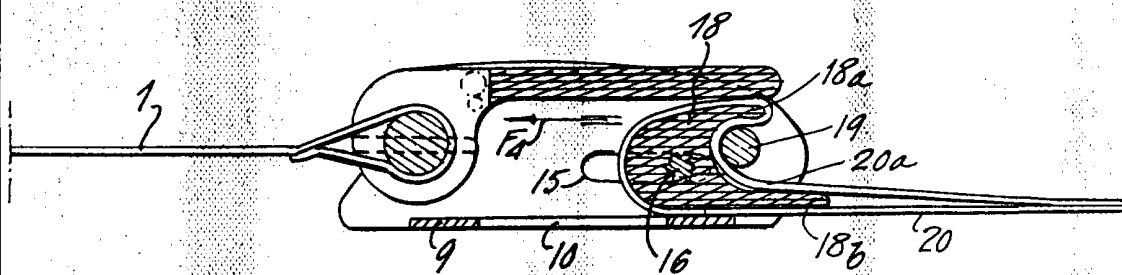
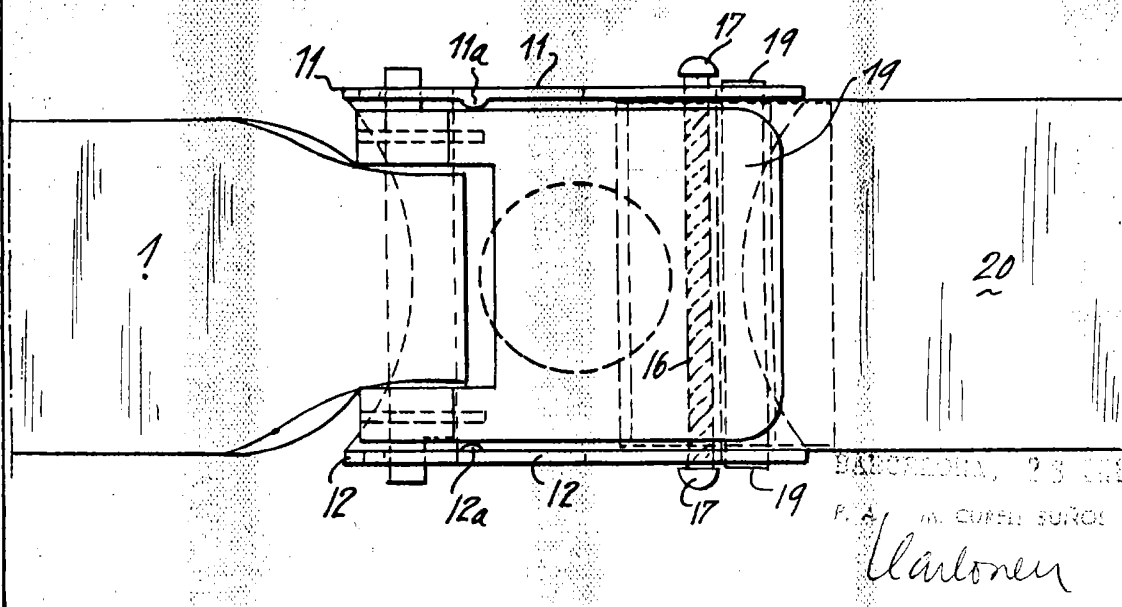


Fig. 5.



EXPOSICION, 23 JUN

P. A. M. CUPRI SURCO

Carloneu

Por Poder
Firmado: J. Carbonell