

182329

182329

11 JUN



182329

memoria descriptiva

SECCION CLASIFICACION	
INT. CL.	
Sección <u>A</u>	Clase <u>62</u>
Subclase <u>B</u>	Grupo

MODELO DE UTILIDAD

Que se solicita en España por VEINTE AÑOS,
a favor de DON ANGEL NAVARRO ESCUDERO, de na-
cionalidad Española, residente en GAVA (Barce-
lona) C/. San Juan 94 por = " CINTURON DE SE-
GURIDAD PARA AUTOMOVILES CON DESCONECTADOR AU-
TOMATICO INCORPORADO "

- - - - -

182329

182329

- 2 -

11 JUL



- Se refiere este modelo de utilidad conforme se deduce del enunciado, a un cinturón de seguridad que consta de un dispositivo especial con un desconectador incorporado que permite catalogar al cinturón no sólo como un elemento de protección de la integridad física del conductor en caso de accidente o colisión, sino que su cometido se amplía a la posibilidad de evitar cualquier otra contingencia relativa a la posibilidad de siniestro del vehículo.
- 5.-
- 10.- Esta particularidad o segunda particularidad del cinturón, queda fácilmente comprendida por el hecho de que el desconectador incorporado establece dos condicionamientos efectivos:
- 15.- 1º, que el coche no puede ponerse en marcha sin haber tenido antes la precaución de montar los cinturones que, lógicamente, requiere que el conductor se aplique inmediatamente éstos en evitación de que, por olvido, parta sin adaptárselos.
- 20.- 2º, caso de accidente los cinturones cumplen con su cometido respecto a asegurar la integridad física del

182329

182329

11 Ju



conductor pero, al mismo tiempo, por el efecto, generalmente brusco de estos choques, el cinturón saltará desconectando el circuito, cerrando el contacto y evitando el siniestro del vehículo; o bien podemos accionarlo con plena facilidad.

5.-

Se desprende de este segundo punto dos particularidades de especial importancia, por un lado asegurar que el vehículo, independientemente del golpe, quede destruido y que por efecto del siniestro, si el conductor no ha sufrido lesiones y no ha podido salir del vehículo, no perezca o sufra daños por éste inconveniente.

10.-

Las características del dispositivo son simples de modo que su instalación y montaje es adecuada para cualquier tipo de vehículos sin mayores complicaciones.

15.e

Una de las características del dispositivo es que los cinturones constan de una hebilla de especial forma dotada de unas uñas de anclaje que determinan su fijación asegurada en el interior del dispositivo.

20.-

Otro detalle es que el dispositivo consta de un balancín que, en cada extremo coporta un resorte que nece-

182329



sariamente tiene que ser vencido para introducir el cinturón determinado por efecto de su presión contra un conmutador que establece la conexión para la puesta en marcha.

- 5.- Otro detalle es que al introducirse la hebilla, necesariamente tiene que vencer la presión lateral de unas pletinas de seguridad desplazadas bilateralmente por la acción de un fuerte resorte comprendido entre ambas. Esta disposición permite que la hebilla quede desplazada hacia los lados de modo que sus dientes tropiezan contra el reborde de la entrada de la carcasa donde se encierra, de modo que el anclaje se efectúa de dentro hacia afuera y que, cuanto más tiramos, más se asegura su posición salvo que empujemos hacia dentro venciendo la presión de las placas de los seguros.

- 15.- Para dar una idea más amplia de las características del invento, a continuación hacemos referencia a la lámina de dibujos que a ésta memoria se acompaña en la que, de manera un tanto esquemática y tan sólo por vía de ejemplo, se representan los detalles preferidos del invento.

20.-

182320

182320



11 JUL

En los dibujos:

5.- La única figura representada nos muestra una vista en sección, según un plano transversal, del dispositivo con una de las hebillas de los cinturones de seguridad - introducida y la otra fuera, de los que podemos ver el funcionamiento implícito del dispositivo.

10.- El dispositivo está comprendido dentro de una carcá sa -2- compuesta de dos partes simétricas que por arriba consta de una abertura -2a- para acceso de las hebillas -1- de los cinturones no representados por resultar facultativos.

15.- Dichas hebillas -1- están formadas por una chapa de perfil preferentemente quebrado de modo que origina una parte superior revestida de un protector de caucho o material análogo -10- que sirve de empuñadura o semiempuñadura de una zona intermedia inclinada de apoyo revestida de un protector de caucho -11- y una terminal o de remate incidente -12- que consta de unos dientes -12a- de anclaje.

20.- Dentro de la carcasa se establece una horquilla -3-

21-6-74

182329

- 6 -



que constituye el soporte del conmutador -5- a los efectos provisto de patillas de conexión -5a- y de una cabeza o pulsador -5b- sobre la que apoya o descansa el balancín -6- de forma abarquillada de modo que cada extremo, está relacionado, mejor dicho anclado con el extremo inferior de las placas de limitación lateral -7- que, por abajo, están recodadas formando una "U" de sección en media caña, sirviendo de alojamiento a unos resortes helicoidales -8- de recuperación que apoyan en los extremos, uno en cada extremo del balancín -6- quedando comprendidos entre estos y los laterales -2b- de la carcasa -2- que delimitan la boca de acceso -2a- de la misma.

Estos resortes no pueden escaparse porque la separación entre el borde interno de los lados -2b- y las pletinas de limitación -7- es inferior a su diámetro o sección.

Esta separación se conserva gracias a la disposición de unos resortes de expansión bitransversal comprendido entre las paredes interiores de las pletinas -7-, es decir que están permanentemente desplazadas hacia los

182329

182329 - 7 -

11 JUL 

laterales.

5.- Se comprenderá que, la mentada separación entre -2b- y -7- es lo suficiente para permitir la introducción del terminal -12- de la hebilla -1- aún venciendo ligeramente la resistencia del muelle -9- de modo que, cuando se vence el resorte -8- se comprime y las uñetas -12a- quedan ancladas por dentro y por abajo en el interior de la carcása contra los bordes -2b-.

10.- Se comprenderá que ésta disposición es completamente efectiva a la tracción, no hay posibilidad de que en éste sentido de fuerza el cinturón pueda desengancharse.

15.- Sin embargo, basta que una ligera presión hacia dentro en la zona más saliente de la hebilla -10- vencer la resistencia del resorte -9- y la instantánea recuperación de los resortes -8- impulsarán o despedirán con facilidad el cinturón, produciéndose, el desenganche.

20.- Obsérvese que al introducir la hebilla -1-, concretamente su terminal -12- vence la resistencia del resorte -8- se aprieta el extremo del balancín -6- oprimiendo el pulsador -5b- que cierra el circuito del conmutador -5- -

27-6-74

182329



relacionado con la puesta en marcha del vehículo. Es de
cir, precisa de que el usuario se percate necesariamen-
te de ésta circunstancia para que haga uso del cinturón.

5.- Por otro lado la probada disposición del anclaje -
formado entre -12a- y-2b- no es determinatorio, en abso-
luto.

10.- Se prevé caso de colisión o fuerte tirón con lo -
cual incluso pudiera desengancharse el cinturón, determi-
naría que el pulsador -5b- recuperara su posición y cor-
tase el circuito, con ello el cierre del contacto y la -
paralización del motor. Factor de vital importancia en -
casos de posible siniestro del vehículo.

15.- Finalmente veremos que la carcása, preferentemente,
está formada por dos partes simétricas y todo el conjun-
to resulta plenamente deslizable, únicamente, armados por
la disposición de unos espárragos transversales -4- de -
cabeza con vacíos de exágono o similar.

20.- Una vez descrita convenientemente la naturaleza del
invento se hace constar a los efectos oportunos que el -
mismo no queda limitado a los detalles exactos de ésta -

44674

182329



exposición, sino que por el contrario en él se podrán -
introducir aquellas modificaciones de detalle que la prác-
tica requiera, siempre y cuando no se altere o modifique
la esencialidad de lo que se protege en las siguientes:

5.-

REIVINDICACIONES
=====

10.-

15.-

20.-

1º "CINTURON DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES CON DES-
CONECTADOR AUTOMATICO INCORPORADO", compuesto de una car-
casa caracterizada porque está formada por dos partes si-
métricas que configuran un cuerpo, abierto por abajo y,
parcialmente, por arriba formando una boca delimitada -
por bordes funcionales e interiormente, se establece un
soporte donde monta un conmutador con terminales de co-
nexión por abajo y pulsador por arriba sobre el que apo-
ya un balancín abarquillado cuyos extremos quedan com-
prendidos dentro de unas placas bilaterales de conten-
ción o limitación de sección en forma de "U" y en las -
cuales quedan alojados unos resortes comprendidos entre
dicho balancín y el reborde superior de la boca de acce-
so y limitadas por la disposición de un resorte trans-
versal, comprendido entre ambas placas contando además

30074

182329

- 10 -



con la disposición de unas hebillas de especial configuración.

5.-

2ª "CINTURON DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES CON DES
CONECTADOR AUTOMATICO INCORPORADO", conforme la anterior
reivindicación porque dichas hebillas se caracterizan al
estar constituidas por una placa quebrada que delimita -
una zona superior revestida de material aislante a modo
de empuñadura, una central inclinada, también protegida
contra el rozamiento y otra inferior, en ligera conver-
gencia por los cantos y que contiene unos dientes lateral
les susceptibles de, introducidos en el interior de la -
carcása, anclar o hacer tope contra el reborde de la boca
ca de acceso por dentro.

10.-

15.-

3ª "CINTURON DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES CON DES
CONECTADOR AUTOMATICO INCORPORADO".

Según se describe y reivindica en la presente memor
ria descriptiva que consta de diez hojas mecanografiadas
por una sóla de sus caras y una lámina de dibujos que -
la ilustran.

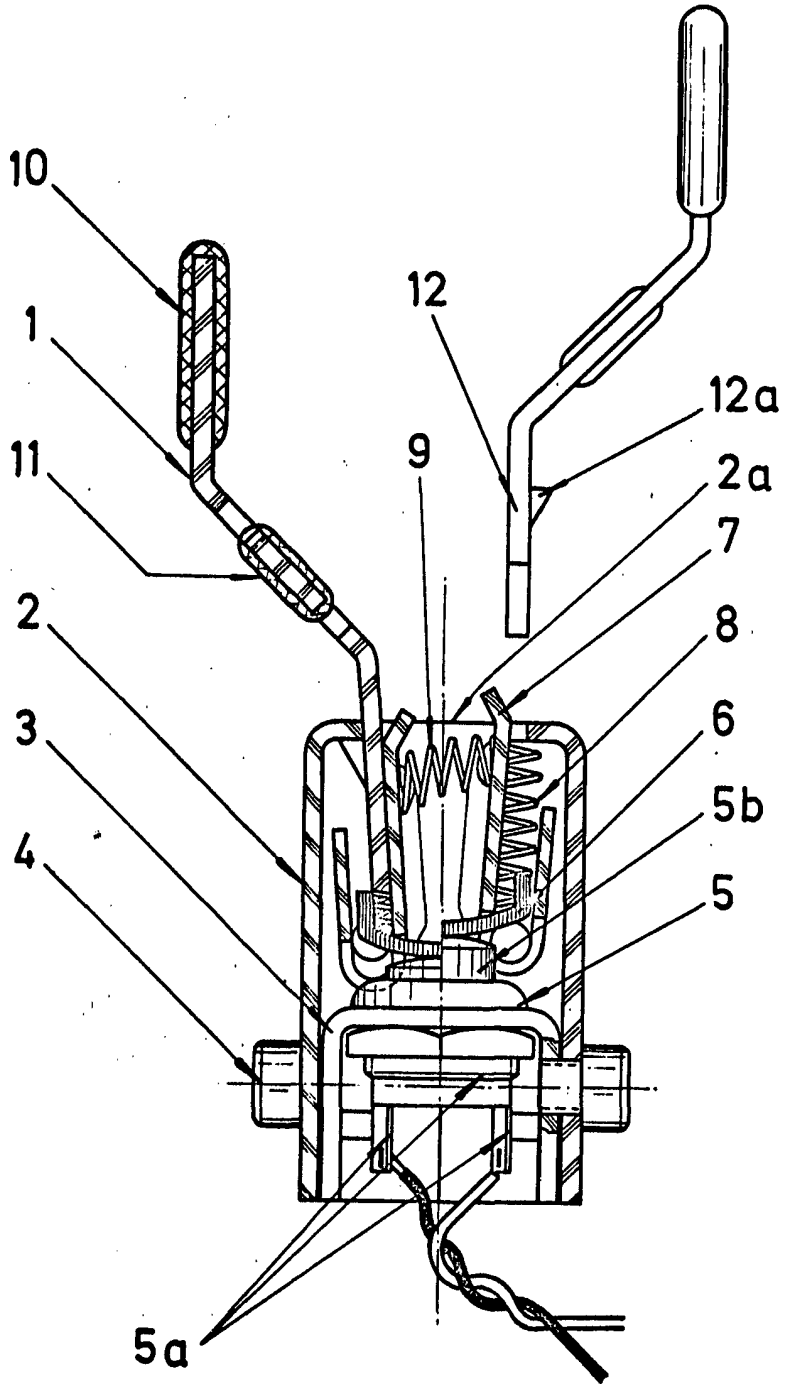
Madrid,

11 JUL 1972

EL AGENTE OFICIAL,
A. L. DE LA HERRAN

[Handwritten signature]

182329



Escala variable
MADRID, 11 JUL 1972

A. L. DE LA HERRAN
P.P.