

Klippan 2006F - Otto. 6 -  
P.D. File 2000-263-  
FP 1.210.539  
EX-DT (EX-US)

183545

30 AGO



Int. Cl.:	<del>B 60 R</del>
	A 62 B

MODELO DE UTILIDAD  
=====

por VEINTE años

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

Eric Gunnar Ossian OTTOSSON

de nacionalidad sueca, domiciliado en  
Klippan, Suecia, relativo a:

"CINTURON DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILIS-  
TAS"

=====

183545 0 AGO.



MEMORIA DESCRIPTIVA

5. La presente invención se refiere a un cinturón de seguridad para automovilistas, que comprende una cincha, destinada a ser situada sobre la caja torácica del usuario y compuesta por dos partes susceptibles de ser abrochadas una a la otra por sus extremos, por medio de una hebilla y cuyos otros extremos deben ser fijados al coche a niveles diferentes, detrás del asiento pero en puntos situados en los dos lados opuestos de dicho asiento. - - - - -

10. Los cinturones de este tipo que se hallan en el mercado han sido acogidos con una gran satisfacción por los automovilistas y los fabricantes de automóviles, así como por los médicos, puesto que protegen eficazmente al usuario atado y le impiden ser lanzado del asiento o bascular hacia adelante de forma que choque contra el parabrisas o el table

15. ro de instrumentos del coche. Al mismo tiempo, gracias a su construcción simple, son fáciles de aplicar, de sacar y de regular, de forma que no se duda en utilizarlos incluso para recorridos muy cortos. Algunos fabricantes hacen que el equi

20. po normal de sus automóviles comprenda tales cinturones o por lo menos los herrajes de fijación de éstos. - - - - -

Los cinturones conocidos de este tipo han provoca-



do sin embargo ciertas críticas motivadas, ante todo, por el hecho de que en caso de choque la presión se ejerce solamente sobre la caja torácica y no sobre todo el torso y las caderas lo que, según el criterio de varios expertos, sería indispensable para asegurar la mejor protección posible: se estima por ello que existe el peligro de que, en caso de choque, el cinturón provoque heridas en el tórax. - - - - -

Tanto si esta crítica está justificada como si no, la razón de ser de tal crítica se elimina por medio de la presente invención que consiste en que el cinturón del tipo descrito en el preámbulo anterior está provisto de una tercera parte que está fijada a la hebilla por uno de sus extremos y que está fijada, por su otro extremo, en un punto del vehículo que está dispuesto en el lado del asiento en que se halla el punto de fijación más alto de los dos puntos de fijación situados a diferentes niveles, pero a un nivel más bajo y, preferentemente, a nivel del punto inferior de dichos dos puntos de fijación situados a niveles diferentes. En caso de choque, se obtiene sin ninguna duda un reparto de la presión sobre todo el torso así como sobre las caderas, sin que por ello el cinturón sea menos cómodo de manipular. Además, el cinturón está anclado más sólidamente al vehículo debido a que tiene tres puntos de fijación en vez de dos; hasta el presente no parece que se hayan utilizado más de dos puntos de fijación en los cinturones de seguridad para automovilistas. - - - - -

Para mayor claridad, la invención será descrita

183545



más completamente a continuación con referencia a los planos anexos que ilustran una forma de realización de la invención.

En los planos: - - - - -

5. La figura 1 es una vista lateral de un cinturón montado encima de un asiento; - - - - -

La figura 2 es una vista frontal del cinturón y del asiento; - - - - -

Las figuras 3 y 4 son respectivamente una vista lateral y una vista por encima de la hebilla, a mayor escala;

10. Las figuras 5 y 6 representan respectivamente, de manera análoga, una variante de esta hebilla. - - - - -

15. El cinturón representado comprende una parte 10 fijada por uno de sus extremos a un herraje 11 que está anclado en la pared de la carrocería detrás del asiento y a un lado de éste; este herraje 11 está dispuesto por encima del suelo de la carrocería a una altura tal que se halle aproximadamente a nivel del hombro de una persona sentada en el asiento; la parte 10 está además o bien unida por su otro extremo (figuras 3 y 4) a una hebilla 12 o bien dispuesta de forma que atraviese esta hebilla 12 (figuras 5 y 6); el cinturón comprende además una segunda parte 13, uno de cuyos extremos está fijado a un herraje 14 anclado en el suelo de la carrocería detrás del asiento pero en el lado opuesto a aquél en que está fijado el herraje 11; el otro extremo de

103545

30 AGO



esta parte 13 es susceptible de ser fijado en cualquier posición deseada a la hebilla 12, de forma que se pueda apretar en diagonal el cinturón formado por las dos partes 10 y 13 a través de la caja torácica de la persona sentada en el asiento. - - - - -

5.

Según la invención, una tercera parte 15 está fijada por uno de sus extremos a la hebilla 12 o bien dispuesta de forma que atraviese esta hebilla, mientras que su otro extremo está fijado a un herraje 16 anclado en el suelo de la carrocería en el mismo lado del asiento que el herraje 11 pero más hacia adelante que este herraje. - - - - -

10.

Como resulta de las figuras 3 y 4, la hebilla 12 puede presentar una placa 20 en la cual hay previstas dos hendiduras 21 y 22 que forman, una con la otra, un ángulo ligeramente superior a 90° para la fijación respectiva de las partes 10 y 15 y en la cual hay dispuesta una palanca 23 de apretado que tiene por objeto apretar la parte 13 que pasa alrededor de un rodillo 24 o elemento análogo. Las partes 10 y 15 pueden también estar constituidas por una sola cincha continua que, en este caso, atraviesa la hebilla según la variante representada en las figuras 5 y 6. - - - - -

15.

20.

Desde luego, la invención no está limitada a los modos de realización descritos y se pueden introducir en éstos numerosas modificaciones sin salir del alcance de dicha invención. - - - - -

25.

183545

30 A



N O T A

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

5.

R E I V I N D I C A C I O N E S

1.- Cinturón de seguridad para automovilistas, que comprende una cincha, destinada a ser situada sobre la caja torácica del usuario y compuesta por dos partes susceptibles de ser abrochadas una a la otra por una hebilla y destinadas a ser fijadas al coche en puntos situados detrás del asiento pero en lados opuestos de dicho asiento y a niveles diferentes, caracterizado porque presenta una tercera parte que está fijada a la hebilla o atraviesa dicha hebilla por formar un solo cuerpo con la parte fijada al punto de fijación superior, estando fijada esta tercera parte al coche en un punto situado en el lado del asiento en que se halla el punto de fijación superior, pero más bajo que este punto y preferentemente a la misma altura que el punto inferior de dichos dos puntos de fijación situados a niveles diferentes. - - - - -

10.

15.

20.

2.- Cinturón según la reivindicación 1, caracterizado porque el punto de fijación de la tercera parte está situado por delante del punto superior de dichos dos puntos de fijación situados a niveles diferentes o en el mismo plano transversal. - - - - -

2410475

- 7 -

183545

30 AGO.



3.- "CINTURON DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISTAS". -

Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de siete hojas, foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras, y de una lámina de dibujos que la ilustra.

5.

MADRID, 30 AGO. 1972.

P. A. M. CURELL SUÑOL

Mas. h. de s.

maf.

18354



50

FIG. 1

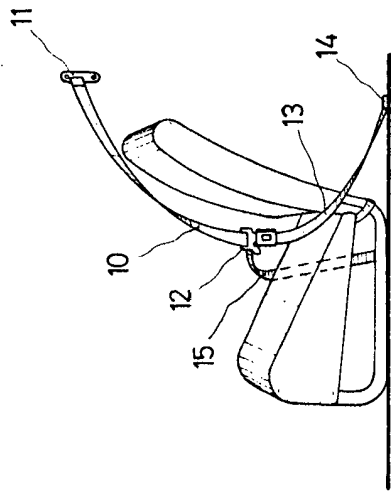


FIG. 6

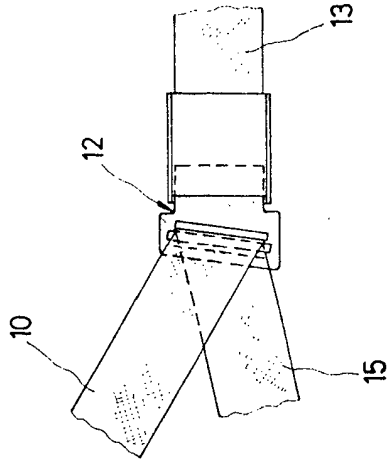


FIG. 3

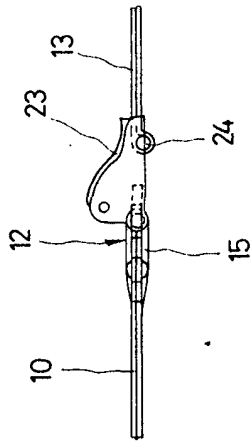


FIG. 4

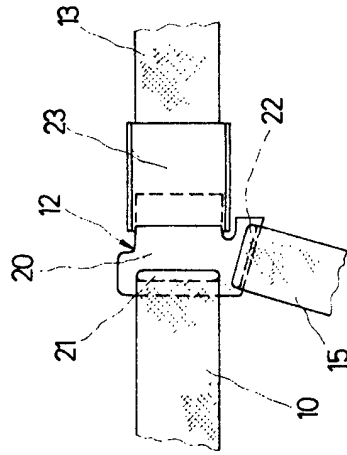


FIG. 2

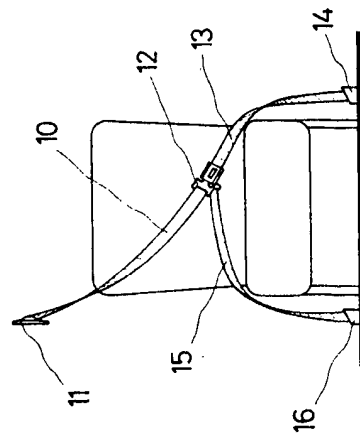
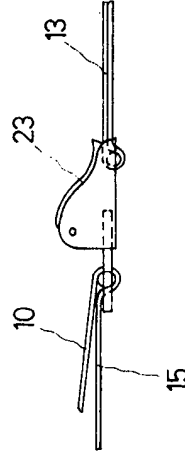


FIG. 5



MUNICIPIO DE  
M. CURIEL SUÑOL

Man. h. n. r. i