

184214

184214



F 16 P

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 AUTOMOVILES"

=====

184214

29 SET



MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a cinturones de seguridad para vehículos a motor, del tipo revelado en la solicitud de modelo de utilidad nº 183.544, a nombre del mismo solicitante, por "Cinturón de seguridad para vehículos a motor". - - - - -

Más particularmente, la invención se refiere a un cinturón de seguridad para vehículos a motor, del tipo que comprende una primera correa o cincha, que tiene un extremo fijado a la carrocería del vehículo a nivel del hombro y a un lado del asiento, y una segunda correa o cincha que tiene un extremo fijado a la carrocería del vehículo debajo del asiento y en el mismo lado de este asiento, mientras que el otro extremo de esta segunda correa está unido a o forma parte del otro extremo de la primera correa, así como un dispositivo para unir separablemente las dos correas a un punto de fijación de la carrocería del vehículo en el otro lado del asiento, de tal forma que las dos correas pasen respectivamente sobre el tórax y sobre la cintura del ocupante del asiento, en el cual cinturón, en el uno o el otro de los puntos de fijación dispuestos en el mismo lado del asiento, hay

184214

29 SET



previsto un mecanismo recuperador o de arrollado automático que presenta resortes que permiten la retracción o el arrollado de la correa fijada en el punto de fijación en cuestión.

5. Eventualmente, en el cinturón en cuestión, los puntos de fijación dispuestos en el mismo lado del asiento están situados sensiblemente en alineación vertical. - - - - -

La invención se refiere, en concreto, a una realización de las características peculiares indicadas. - - - - -

10. Para permitir que el cinturón de seguridad no estorbe cuando no interesa usarlo, dicho modelo de utilidad prevé la unión de una de ambas partes de correa o cincha con un mecanismo automático recuperador de replegado con un sistema de resorte para retraer la parte de cincha en cuestión hacia su punto de fijación por aquel lado del asiento donde una de las partes está fijada a la altura del hombro con el resultado de que ambas partes de cincha quedan en posición estirada entre los puntos de fijación por este mismo lado del asiento. - - - - -

20. No obstante, la misión del mecanismo recuperador no queda limitada a los períodos de desuso del cinturón de seguridad, pues siempre que el mecanismo recuperador esté equipado con un sistema para enclavar la parte retraída de la cincha en distintas posiciones de retracción, se puede utilizar el mecanismo recuperador, en primer lugar, para el



- ajuste de la longitud del cinturón de seguridad según la persona que ocasionalmente proceda a emplearlo, en tanto que se bloquea la parte replegada del cinturón a la hora de abrocharlo en una posición que le da una longitud apropiada para la
5. estatura del usuario y, en segundo lugar, para permitir que el usuario con el cinturón abrochado prolongue temporalmente el cinturón, especialmente la parte de la cincha fijada a la altura del hombro, de modo que pueda flexionar el tronco hacia adelante hasta la distancia precisa para alcanzar el
10. compartimiento para guantes o el manubrio de la puerta del otro lado del coche. Si el mecanismo recuperador está dispuesto, según se ilustra y describe en dicho modelo de utilidad, o sea, en el punto inferior de fijación, no se pueden lograr estas dos funciones deseables, suponiendo que ambas partes de
15. cincha, fijadas por un mismo lado del asiento, estén unidas entre sí, por ejemplo, por mediación de una hebilla, o formen un conjunto integral de ejecución con difícil acceso al punto de fijación, pues incluso en el caso de una hebilla, las cinchas corren con dificultad por la hebilla y no se puede equipar la hebilla con rodillos guía o similares, sin que la misma
20. resulte pesada y voluminosa, lo cual no es deseable en absoluto. No es una solución idónea montar el mecanismo recuperador en el punto de fijación a la altura del hombro, pues en este punto el mecanismo constituye un estorbo y resulta antiestético. - - - - -
- 25.

Con el objeto de solventar los problemas arriba detallados, se propone según la presente invención que el punto de fijación -situado a la altura del hombro según dicho mode-

184214



5. delo de utilidad- de una de las cinchas tenga un montaje móvil, y que el mecanismo recuperador, distante del punto de fijación, ejerza tracción ulterior sobre la cincha, y que existan medios para enclavar esta parte de la cincha a efectos de la tracción de la cincha respecto a su punto de fijación. - -

10. Para una mejor comprensión de la invención se describe a continuación un ejemplo de ejecución con referencia a los planos anexos, en los cuales la figura 1 es una vista en perspectiva de un asiento, visto de un lado, con el cinturón de seguridad dispuesto según la invención, en posición de servicio, y la figura 2 es una perspectiva del asiento, visto del lado opuesto, con el cinturón de seguridad abierto con las dos partes de cincha, fijadas por el mismo lado respecto al asiento, estiradas a lo largo de la pared de la carrocería.

15. El cinturón de seguridad ilustrado está montado en la carrocería de un vehículo, representada sólo parcialmente, y consiste en la parte 13 de cincha, fijada por un extremo con el elemento 14 al túnel 8, y en una parte 15 de cincha, fijada por un extremo mediante 16 al piso 9 de la carrocería  
20. junto a un marco 7 de puerta, obteniéndose la fijación en los puntos 16 y 14 de forma conocida a base de coser las partes de cincha a unas guarniciones metálicas que se hallan ancladas en la carrocería. La guarnición del punto 16 está montada de forma giratoria a un aro, argolla o similar en forma en U, sujeto con tornillos -o unión tipo rosca- a la carrocería, mientras  
25. que la guarnición del punto 14 de fijación tiene sujeción rígida con la carrocería por mediación de uno o varios torni-

184214



llos. Una tercera parte 10 de cincha se extiende a través de una guarnición 11, montada a la altura del hombro en el marco 7 de la puerta, de forma giratoria en un plano paralelo al marco de la puerta, siendo conveniente que sea también giratoria en un plano perpendicular a aquél, prolongándose esta parte de cincha a partir de dicha guarnición hacia abajo a lo largo del marco de la puerta hasta un mecanismo recuperador 17, accionado por resorte, montado en el marco de la puerta en la proximidad del punto 16 de fijación. El punto 16 de fijación está situado substancialmente en la vertical y por debajo de la guarnición 11. Las partes 10 y 15 constituyen una sola pieza que lleva entre sus extremos un componente 20 de hebilla para una unión separable o desabrochable con otro componente 12 de hebilla, aplicado al extremo libre de la parte 13 y que puede ser de tipo "Lyfe-Lok nº 5.000" (Alof Manufacturing Co., Grand Rapids, Michigan, U.S.A.), pero ambas partes pueden unirse también por separado con el componente 20 de hebilla. El componente 20 puede introducirse en el componente 12 de hebilla para una unión separable de las tres partes. Igualmente es posible equipar ambas partes 10 y 15 a la pieza integral formada por las mismas, con un órgano para sujeción separable o desabrochable con un órgano aplicado al piso de la carrocería (túnel), excluyéndose la parte 13. - - - - -

25. El mecanismo recuperador 17 puede ser de un tipo en sí conocido. Puede incluir un rodillo accionado por resorte para el arrollado por el efecto del resorte de la parte de cincha sobre el rodillo, enclavable éste en diferentes posiciones



184277

de rotación con el objeto de bloquear la parte 10 de cincha a diferentes longitudes, por mediación de un sistema de cierre, maniobrable manualmente con ayuda de un pulsador, una palanca o un pedal 21, montado en un lugar bien accesible para las ma-

5. niobras por parte del usuario y comunicado con el mecanismo de cierre del mecanismo de arrollado por mediación de un cable deslizante 22. Se puede emplear cualquier otro mecanismo recuperador opcional con o sin sistema de cierre, pudiéndose en este último caso instalar medios para el enclavamiento de la cincha

10. en la guarnición 11 o en el marco 7 de la puerta. - - - - -

En la posición de servicio, el cinturón de seguridad, previsto según la invención, viene a tener el aspecto presentado en la figura 1. Para ponerse el cinturón el usuario suelta la parte 10 para extraerla del mecanismo recuperador 17, aplicando para ello una tracción al botón 21 y tirando a continuación de esta parte de la cincha, venciendo la fuerza del resorte, hasta que la misma tenga la longitud adecuada para la estatura del usuario que en aquella ocasión esté sentado en el asiento. El mecanismo recuperador queda bloqueado a continuación,

15. cuando el usuario deja libre el botón 21. Luego se abrocha el cinturón con ayuda de la hebilla 12. Si interesa temporalmente una mayor libertad de movimientos, estando el cinturón abrochado, se suelta la parte 10 de cincha accionando el botón 21 para que la cincha se desprenda del mecanismo recuperador 17, después de lo cual el usuario puede doblar su cuerpo hacia adelante sin impedimentos. Al ser recuperada la parte 10 de cincha de nuevo por el mecanismo recuperador, queda reestablecida la

20. longitud normal de uso del cinturón. Para quitarse el cinturón

184214



5. el usuario separa las partes 10 y 15 de la parte 13 desabrochando la hebilla 12 y desbloquea a continuación el mecanismo recuperador mediante una tracción del botón 21, de modo que el mecanismo recuperador 17 recupera en su interior la parte 10 en dirección hacia el punto 11 de fijación, hasta que las partes 10 y 15 queden en posición estática y estirada entre ambos puntos 11 y 16 de fijación, adosadas al marco 7 de la puerta. En esta posición las dos partes referidas están completamente apartadas y no estorban en absoluto a quienes entren en el vehículo o bajen del mismo. Resulta que el componente 20 de hebilla es cómodamente accesible para quien desee ponerse el cinturón de seguridad. - - - -

15. Para facilitar el movimiento de la parte 10 de la cincha a través de la guarnición 11, ésta puede estar equipada con rodillos guía entre los que corre la cincha, y se sobreentiende que existen también otras posibilidades de modificar la ejecución descrita, siempre dentro del margen de las reivindicaciones anexas.

20. N O T A

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

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

25. 1.- Cinturón de seguridad para automóviles, que comprende una primera correa, que tiene un extremo fijado a la

1084214

29 SE



carrocería del vehículo a nivel del hombro y a un lado del asiento, y una segunda correa que tiene un extremo fijado a la carrocería del vehículo debajo del asiento y en el mismo lado de este asiento, mientras que el otro extremo de esta

5. segunda correa está unido a o forma parte del otro extremo de la primera correa, así como un dispositivo para unir separablemente las dos correas a un punto de fijación de la carrocería del vehículo en el otro lado del asiento, de tal forma que las dos correas pasen respectivamente sobre el tórax y

10. sobre la cintura del ocupante del asiento, caracterizado porque, en el uno o el otro de los puntos de fijación dispuestos en el mismo lado del asiento, hay previsto un mecanismo recuperador o de arrollado automático que presenta resortes que permiten la retracción o el arrollado de la correa fijada en

15. el punto de fijación en cuestión, o en la cual disposición, los puntos de fijación dispuestos en el mismo lado del asiento están situados sensiblemente en alineación vertical, caracterizado porque la parte (10) de correa, fijada a la carrocería del coche a la altura del hombro, está instalada de forma

20. desplazable por su punto (11) de fijación y la misma avanza ulteriormente hasta el mecanismo recuperador, situado a distancia del punto de fijación, y porque existen medios para el bloqueo o enclavamiento de esta parte de correa a efectos de su salida por el punto de fijación. - - - - -

25. 2.- Cinturón según la reivindicación 1, caracterizado porque la parte (10) de correa recuperada pasa por una garnización (11) sujeta de forma orientable a la carrocería, garnización que puede ajustarse según la dirección que tome esta parte de correa. - - - - -

184214

29 S



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

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

MADRID, 29 SET. 1972

P. A. M. CURELL SUÑOL

Madr. Madrid



FIG. 2

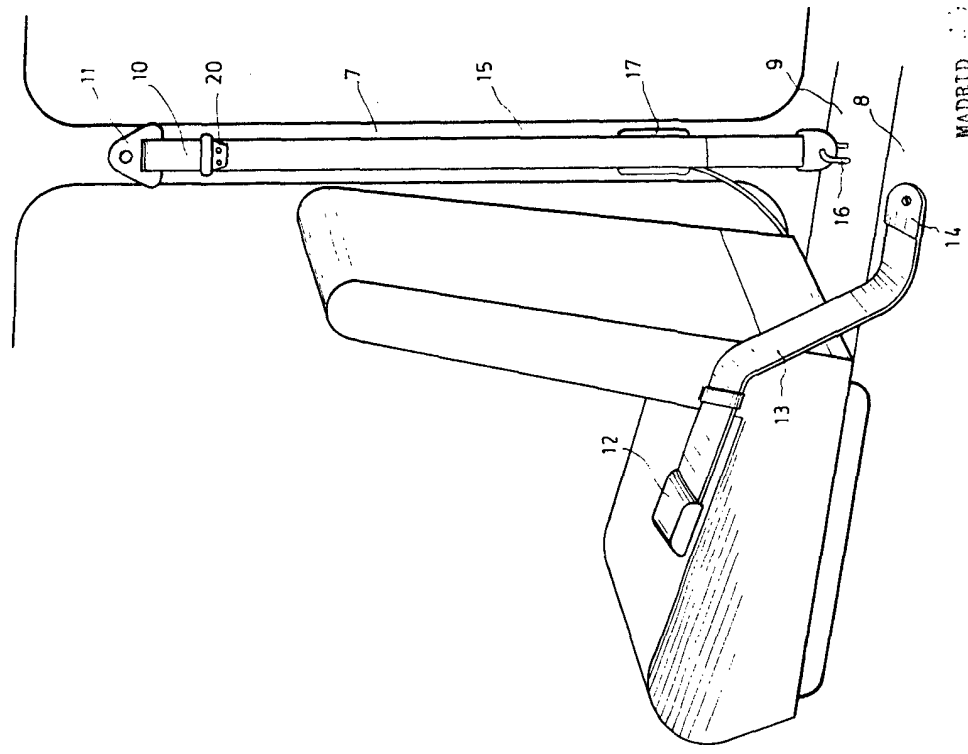
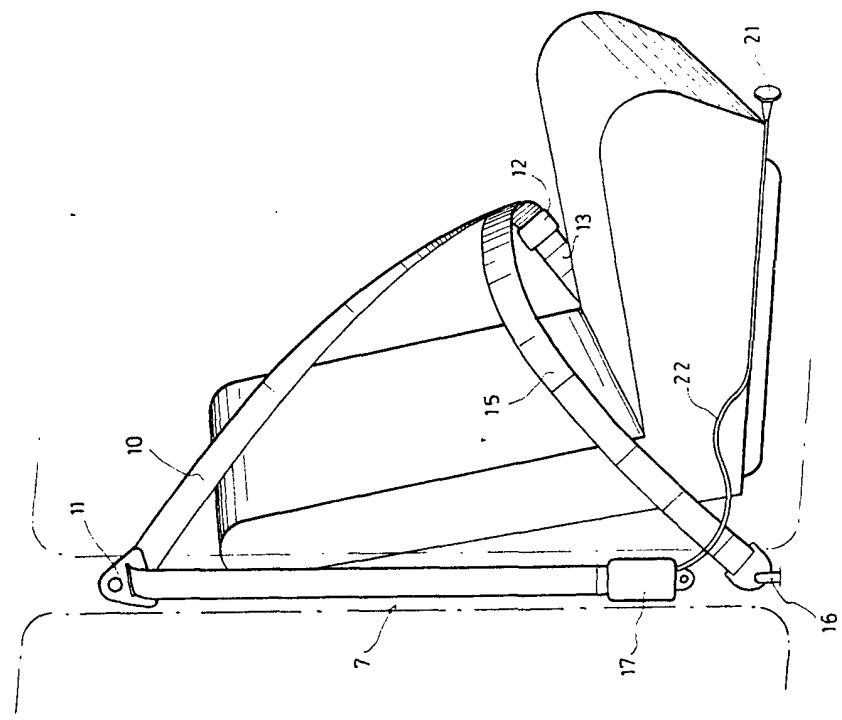


FIG. 1



MADRID, 19 JUN 1972  
P. A. M. CUBEL SURDOL

*M.A. M. C.*