



ESPAÑA

10 ES 11 21 22	NUMERO <b>257548</b>	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 1 ABR 1980	

MODELO DE UTILIDAD

1 NOV. 1981

30 PRIORIDADES 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
-----------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL <b>A62B 35/w</b>
------------------------	--

52 TITULO DE LA INVENCIÓN <b>"CINTURON DE SEGURIDAD DE DOBLE EFECTO PARA AUTOMOVILES"</b>
--

61 SOLICITANTE (ES) <b>D. ANDRES RABASA NEGRE</b>
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE <b>Berenguer III, nº 50 MOLLET DEL VALLES (Barcelona)</b>
--

70 INVENTOR (ES)
------------------

71 TITULAR (ES) <b>D. ANDRES RABASA NEGRE</b>
--

72 REPRESENTANTE <b>D. JAIME ISERN CUYAS, Agente Oficial de la Propiedad Industrial</b>
--

MEMORIA DESCRIPTIVA

El uso del cinturón de seguridad por los pasajeros de los automóviles viene siendo habitual durante la circulación interurbana de los mismos, y en diversos países, no solo se recomienda sino que es obligatorio. En el caso de accidente el cinturón ha de impedir que el pasajero se precipite contra las paredes interiores del coche, cuando éste se mueve en forma desordenada por haberse perdido la dirección del coche o haber chocado con un obstáculo fijo ó móvil. Inicialmente se empleaba un cinturón o bien una banda que retenía el tronco de la persona desde su arranque en la pelvis de un lado, hasta el hombro del lado opuesto, estando sujeto el cinturón, por su extremo inferior en el suelo de la carrocería y en su parte central-axial, y por su extremo superior, a uno de los montantes intermedios de la carrocería.

Como perfeccionamiento del sistema descrito, se incorporó al anterior cinturón, otro que se situaba a nivel del abdomen, y que equilibraba mejor los esfuerzos de inercia del cuerpo humano en caso de accidente.

En los modelos de cinturón conocidos, los dos extremos de un cinturón doble se anclan con libertad de movimiento giratorio, en el montante de la carrocería del lado correspondiente, mientras que por otro lado, los otros dos extremos de los cinturones reunidos formando un extremo común a ambos cinturones, se fija en un soporte apropiado que sobresale del suelo de la carrocería entre los asientos. En este sistema cada uno de los cinturones posee su tensor correspondiente.

Más recientemente los tensores normales han sido sustituidos por tensores automáticos, y para reducirlos

a uno solo, se ha adoptado el cinturón de doble función, abdominal y pectoral, con lo cual las sujeciones al montante de la carrocería, se efectúan mediante el enrollador automático, por un extremo y un anclaje normal por el otro, mientras el anclaje central se verifica por la parte media del cinturón, que pasa a través de una anilla apropiada, provista de un enganche de cierre automático por inserción en la base sujeta a la carrocería. Dicha anilla permite el deslizamiento fácil de la banda que constituye el cinturón y equilibra de este modo su tensión entre la parte pectoral y la abdominal.

De otra parte el tensor automático se encarga de mantener una tensión mínima en la banda del cinturón doble, al tiempo que deja un cierto margen para el movimiento lento del cuerpo humano, en los cambios de postura.

La disposición de los cinturones conocidos adolece sin embargo de un defecto importante, como es que en caso de accidente grave, que requiere auxilio externo, la persona que acuda a prestar auxilio, puede hallar dificultades mecánicas para alcanzar la parte media de la carrocería donde se encuentra el mecanismo de desenganche rápido del cinturón doble, y soltarlo, a fin de retirar la persona accidentada, del vehículo siniestrado.

El presente perfeccionamiento tiene por objeto situar una fijación de desenganche rápido en el anclaje superior del cinturón junto al montante lateral interior de la carrocería del vehículo y disponer la fijación de la parte media del cinturón en la parte central de la carrocería, en forma de gancho, de manera que se facilite la rápida colocación o retirada del cinturón doble, si el mismo va provisto de enrollador automático.

A continuación vamos a efectuar una descripción detallada de una forma de realización del invento, que se declara no conocida en España, para lo cual nos serviremos de una lámina de dibujos, en la cual la figura 1 representa la disposición del conjunto del cinturón en relación a la carrocería del vehículo y al pasajero; la figura 2, un dibujo de anclaje superior del cinturón al montante de la carrocería, y provisto de botón de desenganche rápido; la figura 3, representa el gancho deslizante de sujeción de la banda del cinturón por su parte media.

La composición y funcionamiento del cinturón doble de fácil colocación y desenganche es la siguiente:

El cinturón 1) de una sola pieza, tiene la parte 2) ó pectoral que retiene el pecho del pasajero 14), mientras la parte 3) protege su abdomen. El extremo superior de la parte pectoral 2) del cinturón, se fija al montante 5) de la carrocería, mediante el anclaje 4) dotado de anillo alargado y sujeción 6) de cerrojo que se libera mediante presión sobre el botón 7). El otro extremo del cinturón, correspondiente a la parte abdominal 3) se fija a la base del montante 5) de la carrocería mediante el cuerpo 8) del enrollador automático y tensor.

En su parte intermedia la banda del cinturón se pasa por un gancho deslizante y de retención 9) -9a) que se fija a un larguero 12 de la carrocería, mediante una parte de fijación 11), cuyo gancho 9a) permite al pasajero 14) ponerse o quitarse el cinturón 1) con solo tirar suavemente del mismo, para que el enrollador ceda la suficiente longitud de banda, para entrar en el interior del gancho 9a) ó para sacarla del mismo. Y ello sin necesidad de desprender el cinturón 1) de su anclaje 6) en el montante de la ca-

carrocería 5).

5 En caso de accidente leve, el pasajero ileso puede desprender totalmente el cinturón 1) oprimiendo el pulsador 7) de la fijación a la parte superior del montante 5) de la carrocería del vehículo. Y en caso de accidente grave para el pasajero, la persona que le preste auxilio, desde el exterior y rompiendo el cristal de una puerta, si fuera preciso, pueda actuar sobre el pulsador 7), fácilmente accesible para liberar al pasajero accidentado.

10 La invención dentro de su esencialidad, puede ser llevada a la práctica en otras formas de realización que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo en la descripción y a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, con los materiales más adecuados, por  
15 quedar todo ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

- . -

N O T A

20 Descrito el objeto y utilidad de la presente invención lo que se declara nuevo y no divulgado en España comprende las siguientes reivindicaciones:

25 1.- Cinturón de seguridad de doble efecto para automóviles del tipo que comprende una banda única, que retiene al cuerpo humano por el pecho y el abdomen, y se fija la carrocería por tres puntos, dos de ellos en el montante de la puerta 6 en el larguero de la carrocería, uno de ellos provisto de enrollador automático de la banda, caracterizado por que el punto de sujeción del cinturón se sujeta a la  
30 carrocería a través de una anilla que forma parte de un soporte dotado de fijación, que se suelta sencillamente oprimiendo

un botón, mientras que el tercer punto de apoyo del cinturón está formado por una pieza en forma de gancho sujeto al suelo de la carrocería y abierto hacia la parte posterior de la misma y configurado para que la banda del cinturón pueda deslizar en el interior del gancho, bastando tirar suavemente de la banda, para que cediendo el enrollador, una pequeña longitud se pueda desenganchar y volver a enganchar a voluntad del pasajero.

5

2.- Cinturón, según la reivindicación anterior, caracterizado porque su fijación superior al montante de la carrocería se realiza mediante un anclaje provisto de botón de liberación rápida.

10

3.- Cinturón de seguridad de doble efecto para automóviles.

15

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 6 hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, a 1 ABR. 1980

p.a.

J. J. J. J. J. J.  
P. P.  
Firmado. M<sup>a</sup> LUISA ISERN GUYAS



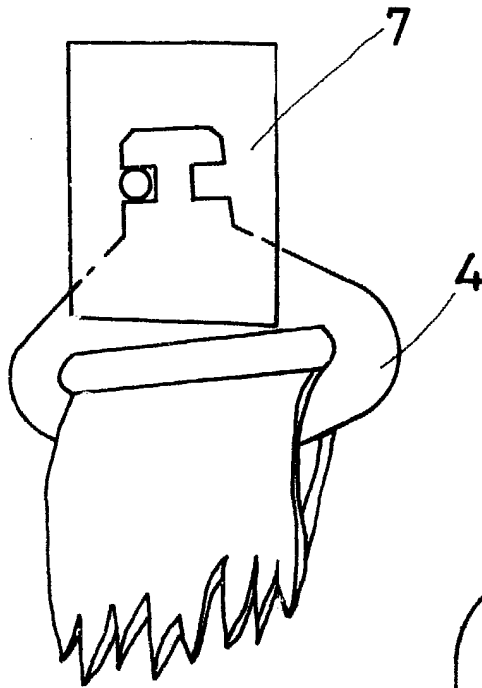
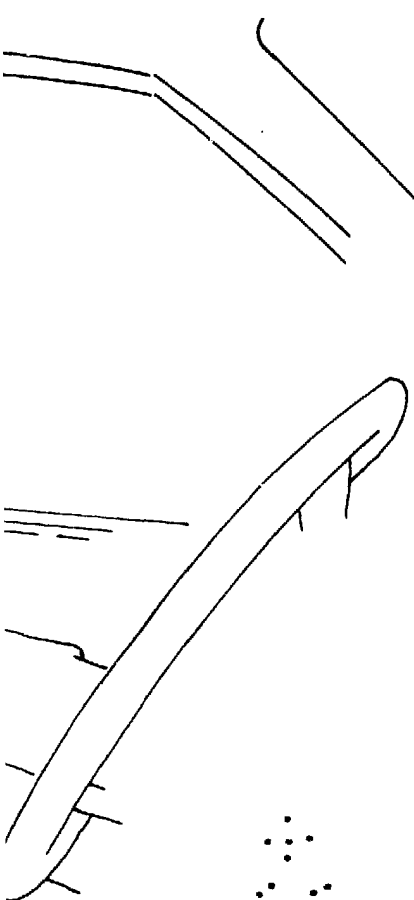


FIG. 2

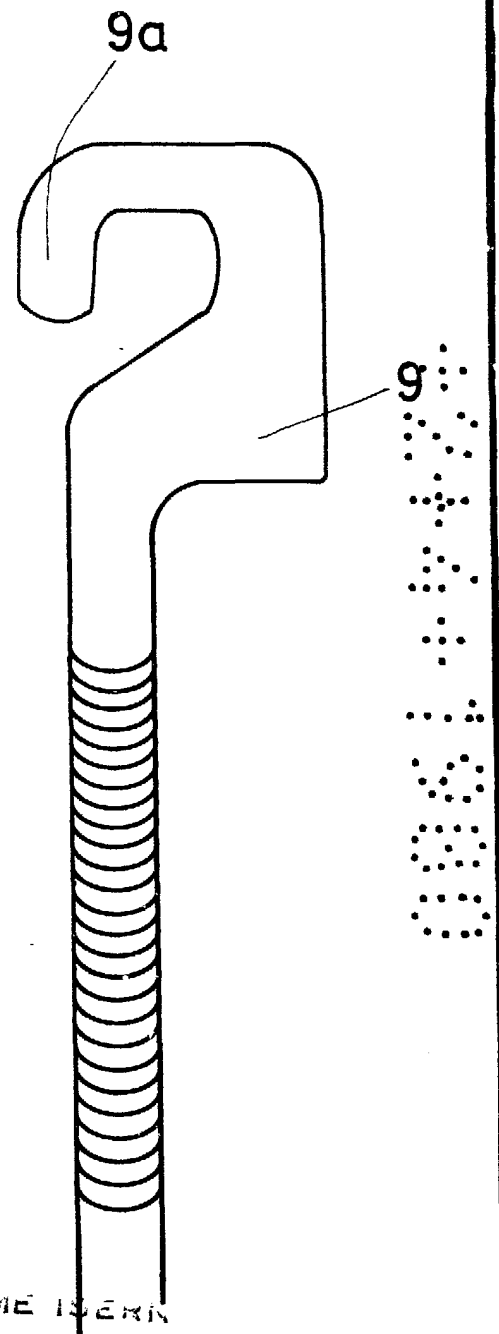




FIG. 3

3

Madrid, a  1 ABR. 1980  
p. a.

JAI ME I SERN  
p. p.

  
Firmado: JAI ME I SERN