

B60j

Nº 442.658

# MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

## PATENTE DE INVENCION

SOLICITANTE: D. PEDRO VECINO ALEGRE

RESIDENCIA: Avda. del Mar -6 y 8 antiguo-5º C

- OVIEDO -

ENUNCIADO: MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS SISTEMAS  
DE SEGURIDAD PARA OCUPANTES DE LOS  
ASIENOS POSTERIORES DE AUTOMOVILES.

Prioridad: Patente ..... n.º ..... del .....

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de  
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30  
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-  
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por  
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo  
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-  
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-  
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado  
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-  
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no  
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-  
tos de tipo científico (Artº. 47).

15 El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo  
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio  
legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-  
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a  
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-  
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-  
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-  
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-  
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-  
ria, constituye una novedad industrial, con características  
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-  
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así  
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-  
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-  
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación  
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de  
30 18 de Noviembre de 1.935).

1 El procedimiento desarrollado a lo largo de  
la presente memoria tiene por objeto salvar la integridad  
física de las personas ocupantes de los asientos posterior-  
5 res en coches o vehículos automóviles capaces de desarro-  
llar velocidades medias, o aquellos otros estructuralmente  
ideados para alcanzar altas velocidades, e impedir que al  
verse interrumpida la marcha normal del vehículo en que via-  
jan por un fuerte frenazo, choque frontal, avería mecánica,  
etc. salgan despedidos, sin remedio, por encima de los ocu-  
10 pantes de los asientos delanteros hasta chocar contra el pa-  
rabrisas, o salir a través de él, o contra otras partes de-  
lanteras igualmente peligrosas sean las metálicas del pro-  
pio vehículo en que viajan, ú otras, y sin necesidad de que  
estas personas (especialmente los niños a partir de 2 años)  
15 deban estar sujetas mediante ningún sistema (ya sean asien-  
tos o sillas que miran hacia adelante o hacia atrás, cintu-  
rones de seguridad, etc.), con lo que gozan de absoluta li-  
bertad de movimientos dentro del espacio o zona limitada  
por los fabricantes de cada coche para los ocupantes de és-  
20 tos asientos posteriores. El hecho de no necesitar neces-  
ariamente "atar" a los niños (lo que es imprescindible con  
los actuales medios que se citan más arriba para conseguir  
ese mínimo de seguridad que se busca) eliminan una serie de  
graves inconvenientes, especialmente en los viajes de media  
25 y larga duración, ya que a estos pequeños ocupantes es prác-  
ticamente imposible mantenerlos inactivos sobre todo en las  
condiciones que se citan y mucho menos bien sujetos para ga-  
rantizar su seguridad durante la marcha.

30 El sistema que se solicita registrar como se  
deduce de las vistas en perspectiva y alzado lateral que

1 muestran esquemáticamente las figuras 1ª y 2ª de los planos  
que se acompañan, consta básicamente de una red fácilmente  
desmontable, situada inmediatamente detrás de los asientos  
delanteros, de manera que no ocupa espacio útil alguno y co  
5 locada de manera que cubra prácticamente toda la sección  
transversal interior del vehículo haciendo, por tanto, las  
veces de tabique divisorio DE SEGURIDAD entre asientos de-  
lanteros y posteriores, o lo que es lo mismo entre las zo-  
nas ocupadas por los pasajeros situados en los mismos. En  
10 dicha red (1) no deberán existir nudos ni partes rígidas en  
toda su superficie (salvo el refuerzo perimetral (4) en su  
caso, que será igualmente flexible). Los materiales a em-  
plear serán, pues, los idóneos para este fin como: goma, ny-  
lon, plástico, etc. Los hilos que formen dicha red serán de  
15 secciones mínimas (y sin cantos vivos) pero suficientes pa-  
ra que el daño físico al incidir sobre ella sea el menor po-  
sible; teniendo en cuenta, además, las otras característi-  
cas fundamentales en todos los casos como son: resistencia  
y flexibilidad (esta última dentro de las limitaciones de  
20 espacio, pero suficiente también para detener el impulso  
hacia adelante de la persona o personas lanzadas al produ-  
cirse el frenazo, choque, etc. sin que sufran o deban su-  
frir el menor daño por este motivo). Los entrelazados que  
formen la red podrán hacerlo de manera que resulte cualquier  
25 figura geométrica, pero estos huecos deberán ser de dimen-  
siones mínimas para evitar quedar enganchado o que quepan  
los dedos, y además perjudicar lo menos posible la visibili-  
dad hacia adelante.

30 Los anclajes superiores e inferiores (6) y (7)  
respectivamente, se situarán sobre los mismos tornillos que

1 fijan los cinturones de seguridad de los asientos delante-  
ros, o con otros del mismo tipo y colocados en el mismo  
área (excepto los correspondientes a los anclajes superio-  
res que irán situados tan arriba como sea posible). Los an-  
5 clajes inferiores (7), que serán los primeros a tener en  
cuenta al colocar la red, serán del tipo sencillo -para fa-  
cilitar el montaje y desmontaje de la misma- y no podrán  
soltarse una vez colocada y tensada la red (se estudiará  
una especial para vehículo en este sentido). Los anclajes  
10 superiores (6) diferirán, sin embargo, bastante de los infe-  
riores ya que además de ser los menos posibles, tendrán la  
doble función de tensar finalmente la red con el menor es-  
fuerzo posible (mediante un sistema de cierre telescópico,  
gato, muelles o tensores de cualquier tipo) y, cuando con-  
15 venga, hacerla caer soltándola en muy pocos segundos, accio-  
nando el resorte de estos anclajes superiores en sentido in-  
verso al de la colocación, con objeto de facilitar la sali-  
da en cualquier situación comprometida y especialmente en  
los vehículos de sólo dos puertas.

20 Complementos de este sistema divisorio de se-  
guridad descrito son:

1ª) Un acolchamiento (2) sin partes rígidas  
-o las menos posibles- pero suficientemente fuerte y flexi-  
ble (mediante goma-espuma, goma, muelles o cualquier otro  
25 sistema) soldado a la misma red (1) o sujeto sobre los  
asientos delanteros y que cubra la zona final y superior de  
estos, con una triple función: la de separación de la red  
de estos asientos y favorecer la inclinación que ha de te-  
ner la misma (ver figura 2ª), la de reposacabezas y la de  
30 proteger de un posible posterior impacto de las cabezas de

1 los ocupantes de los asientos delanteros y traseros, des-  
pués del choque, frenazo, etc. del vehículo, cuando las ca-  
bezas de los ocupantes de los asientos delanteros vuelvan de  
nuevo hacia atrás como consecuencia del choque de fuerzas  
5 entre la inercia que los lanza hacia adelante y la reten-  
ción que representa el uso del cinturón de seguridad. Tam-  
bién dicho acolchamiento tiene la función de proteger a los  
ocupantes de los asientos traseros (3), del impacto contra  
la zona angulosa final que generalmente tienen los asientos  
10 delanteros.

2º) La zona del piso correspondiente a los  
asientos posteriores se la puede dotar igualmente de un acol-  
chamiento (5) y con revestimiento superior resistente y fá-  
cilmente lavable) a fin de evitar al máximo el daño por cai-  
15 da de los niños en dicha zona tanto durante la marcha nor-  
mal, como en caso de accidente donde quizá irán a parar des-  
pués de la primera oposición de la red en la trayectoria  
hacia adelante.

3º) Otra posibilidad, sin merma de la efica-  
20 cia, es la de practicar en la red dos o más ventanillas pe-  
queñas estratégicamente situadas con el fin de poder intro-  
ducir la mano o el brazo para arreglar sobre la marcha las  
situaciones que se produzcan en un momento dado (secar la  
nariz, dar una cosa, etc.)

25 Otras ventajas de este sistema de seguridad  
(especialmente para los niños) consiste en evitar que se  
produzcan las inevitables molestias que generalmente ocasio-  
nan a los ocupantes de los asientos delanteros, así como  
que se introduzcan durante la marcha normal por el hueco  
30 que queda, en la mayoría de los vehículos, entre los asien-



1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria  
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de  
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,  
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre  
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-  
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-  
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente  
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,  
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,  
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando  
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-  
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica  
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a  
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-  
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-  
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado  
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre -  
ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre  
20 de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la  
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-  
25 dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
30 guientes:

1

1ª.- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD PARA OCUPANTES DE LOS ASIENTOS POSTERIORES DE AUTOMOVILES, esencialmente caracterizadas porque consiste en - situar una red inmediatamente detrás de los asientos delanteros, ocupando la sección transversal del vehículo y dotada, dicha red, de un refuerzo perimetral, quedando anclada la red inferiormente a elementos tales como los que sirven de fijación a los cinturones de seguridad de los asientos delanteros, en tanto que superiormente los propios anclajes serán mecanismos tensores que cuentan con dispositivos de desenganche rápido para permitir a voluntad la caída de la red, la cual puede estar combinada con zonas acolchadas, - tanto del piso como de los laterales del vehículo.

5

10

15

2ª.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de Invención que se solicita: MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD PARA OCUPANTES DE LOS ASIENTOS POSTERIORES DE AUTOMOVILES.

20

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

25

Madrid, 14 Noviembre 1.975  
BERNARDO UNGRIA  
P.P.



30

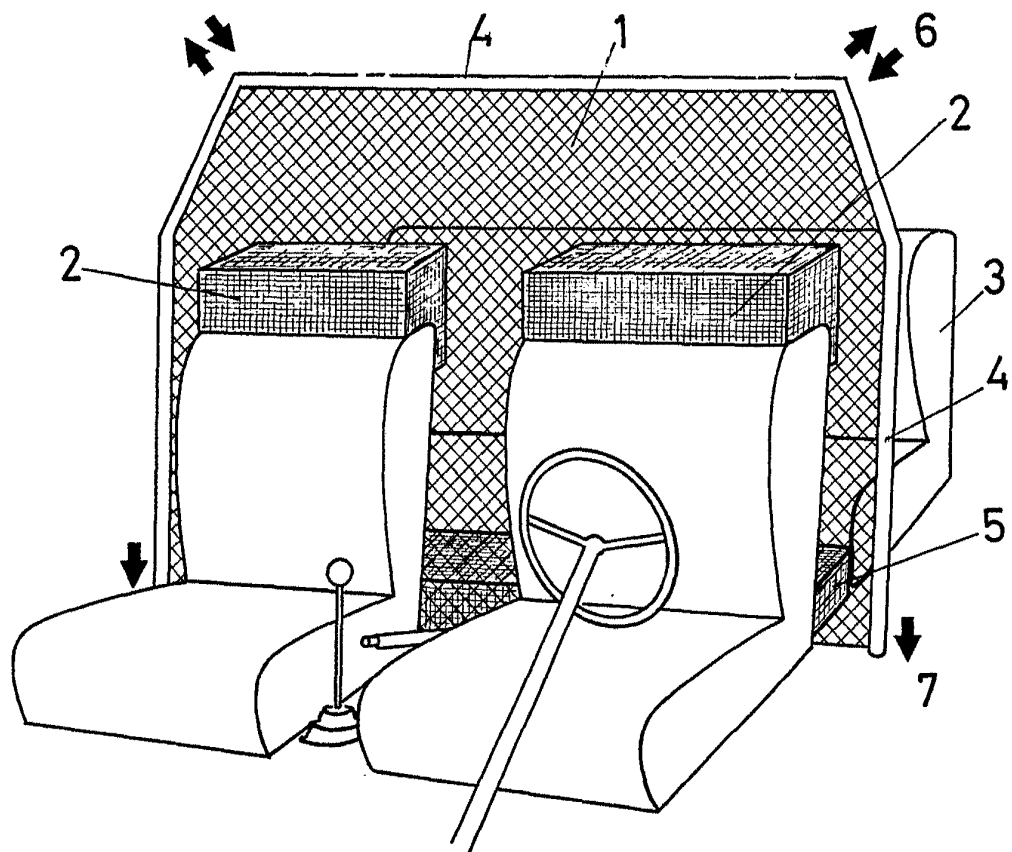


FIG. 1

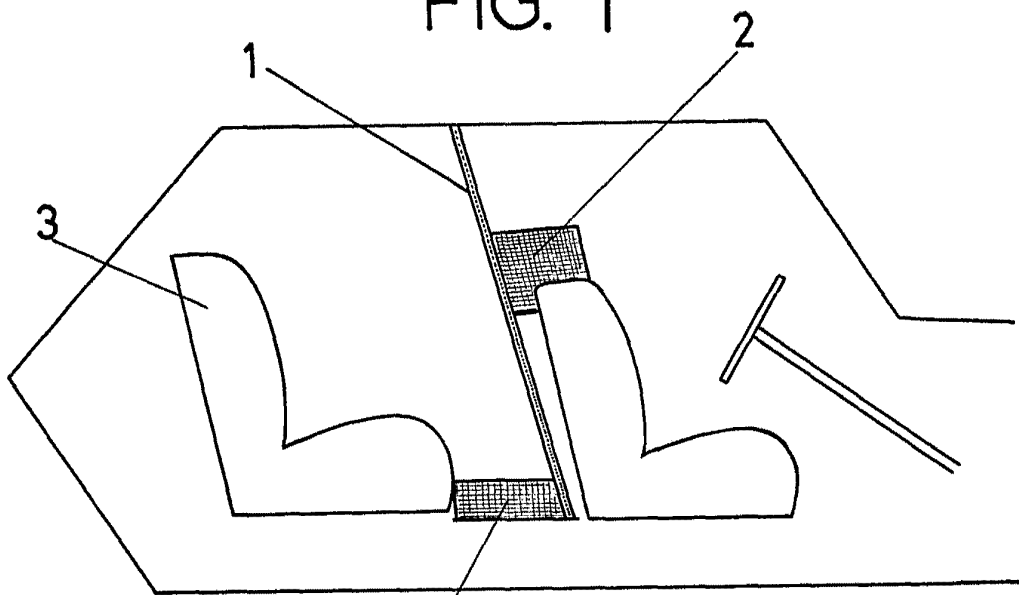


FIG. 2

5 **ESCALA VARIABLE**  
Madrid, 14 de Noviembre de 1975  
BERNARDO UNGRIA  
p. p.