

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

147 653

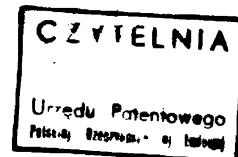
Patent dodatkowy
do patentu nr _____

Zgłoszono: 85 11 05 /P. 256096/

Pierwszeństwo : _____

Zgłoszenie ogłoszono: 87 08 24

Opis patentowy opublikowano: 1989 11 30



Int. Cl.⁴ A44B 11/00
B60R 22/00

Twórcy wynalazku: Waldemar Filutowski, Emil Wolski, Tadeusz Diupero

Uprawniony z patentu: Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Warszawa /Polska/

KLAMRA DO SAMOCHODOWEGO PASA BEZPIECZEŃSTWA

Przedmiotem wynalazku jest klamra do samochodowego pasa bezpieczeństwa. Znane klamry do samochodowych pasów bezpieczeństwa zawierają przycisk uruchamiający mechanizm rozpinania i zapinania pasa, znajdujący się pod działaniem sprężyny. Przycisk ten jest połączony ze sworzniem przymocowanym do członu uruchamiającego. Człon ten zwalnia albo blokuje języczek pasa, w otworze którego umieszczony jest zaczep w kształcie zbliżonym do litery "Z". Mechanizm klamry umieszczony jest w obudowie mającej otwór dla wprowadzenia zaczep. Drugi koniec pasa połączony jest trwale z obudową klamry.

Klamra według wynalazku ma dwie dźwignie w kształcie spłaszczonej litery "U". Końce tych dźwigni, osadzone obrotowo w płytce górnej i płytce dolnej, są osiami obrotu tych dźwigni, zaś końce umieszczone luźno w podłużnych wycięciach wykonanych w obu tych płytkach pełnią rolę klinów blokujących zaczep. Dłuższe boki dźwigni, od strony osi symetrii klamry, mają występy, między którymi przesuwają się elementy rozpinające.

Klamra według wynalazku jest prosta, nie wymaga stosowania skomplikowanej obróbki skrawania. Konstrukcja klamry zapewnia spełnienie wymagań regulaminu ECE 16 odnośnie występującej na przycisku siły.

Przedmiot wynalazku uwidocznił się w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia klamrę w widoku z góry, fig. 2 - klamrę w przekroju wzdłuż linii A-A a fig. 3 - klamrę w przekroju wzdłuż linii C-C.

Klamra do samochodowego pasa bezpieczeństwa zawiera płytkę górną 1 i płytkę dolną 2 oraz dwie niezależne dźwignie 3 w kształcie spłaszczonej litery "U", umieszczone po obu stronach osi symetrii klamry. Końce 4 tych dźwigni osadzone są obrotowo w płytce dolnej 2 i są osiami obrotu dźwigni 3. Końce 5 dźwigni 3 osadzone są luźno w podłużnych wycięciach 6 wykonanych w obu płytkach i pełnią rolę klinów blokujących zaczep. Dłuższe boki dźwigni 3, od strony osi symetrii klamry, mają występy, między którymi przesuwają się elementy rozpinające 7.

Pomiędzy płytą górną 1 i płytą dolną 2 usytuowana jest sprężyna wypychająca 8 oraz dwie sprężyny klina blokującego 9, działające na dźwignie 3. Przycisk 10, osadzony w obudowie 11 klamry, połączony jest trwale z elementem rozpierającym 7. Powrót przycisku do położenia neutralnego zapewnia sprężyna przycisku 12, oparta o obudowę klamry 11.

Zapięcie pasa bezpieczeństwa polega na wsunięciu zaczepu w szczelinę pomiędzy górną 1 i płytą dolną 2. Dalsze wsuwanie zaczepu powoduje odchylenie dźwigni 3, po pokonaniu oporu sprężyn klina blokującego 9 i zablokowanie go w klamrze.

Rozpięcie pasa bezpieczeństwa następuje po naciśnięciu przycisku 10. Wówczas element rozpierający 7, połączony trwale z przyciskiem 10, rozsuwa dźwignie 3 względem osi symetrii klamry, a ich końce 5 przesuwają się, odblokowując zaczep. Z kolei sprężyna wypychająca 8 wypycha zaczep z klamry.

Z a s t r z e ż e n i e p a t e n t o w e

Klamra do samochodowego pasa bezpieczeństwa, zawierająca obudowę i przycisk uruchamiający mechanizm rozpinania pasa, będący pod działaniem sprężyny, z n a m i e n n a t y m , że ma dwie dźwignie /3/ w kształcie spłaszczonej litery "U", których końce /4/, osadzone obrotowo w płytce górnej /1/ i płytce dolnej /2/, są osiami obrotu, zaś końce /5/ umieszczone są luźno w podłużnych wycięciach /6/ wykonanych w obu tych płytkach i pełnią rolę klinów blokujących zaczep, przy czym dłuższe boki dźwigni /3/, od strony osi symetrii klamry, mają występy, między którymi przesuwają się element rozpierający /7/.

