

Patent dodatkowy
do patentu

Zgłoszono: 6.V.1967 (P 120 418)

Pierwszeństwo:

Opublikowano: 31.X.1969

Kl. 63 c, 91

MKP B 60 A1, 21/10

UKD

Właściciel patentu: Moravan, Narodni Podnik, Otrokovice (Czechosłowacja)

Klamra do pasa bezpieczeństwa

1

Przedmiotem wynalazku jest klamra do pasa bezpieczeństwa, służącego do przymocowywania osób do miejsc siedzących w środkach komunikacji w celu zmniejszenia ryzyka obrażeń w czasie wypadków.

W pasach bezpieczeństwa stosuje się różnego rodzaju zamki, wyposażone co najmniej w uruchamiany za pomocą przycisku guzikowego sprężynujący kołek zapadkowy, zabezpieczający klamrę w gnieździe, wykonanym w korpusie zamka. Tego rodzaju klamrę zakleszcza się za pomocą głowicy przegubowej w wybraniu gniazda w korpusie zamka. Gniazdo ma z reguły postać rowka w zaokrąglonym dnie. W celu zakleszczenia klamry musi ona być wychylana w gnieździe dopóty, dopóki jej koniec nie uchwyci kołków zapadkowych, dociskanych za pomocą sprężyny i wysuwanych z korpusu zamka. Kołki te zamykają bowiem w ten sposób klamrę pomiędzy sobą a dnem wybrania w korpusie i obejmują jej głowicę. Gniazdo tak ukształtowanej klamry jest kosztowne i utrudnia wykonanie korpusu zamka, ponieważ jego kształt wymaga zwiększonej obrobki lub niedogodnego odlewania i wykańczania, na przykład wygładzania powierzchni.

Nie może tu być również stosowane prasowanie na zimno lub na gorąco, ponieważ po jego wykonaniu konieczna jest z reguły dalsza opróbka.

Zadaniem wynalazku jest skonstruowanie takiej klamry, której głowica umożliwiałaby odpowiednie

2

ukształtowanie gniazda w korpusie zamka przez jego prasowanie oraz pozwalalaby na znacznie obniżenie kosztów jej wykonania.

Zadanie to zostało rozwiązane dzięki temu, że głowica klamry została wyposażona w dwie równolegle względem siebie ustawione powierzchnie oporowe, oddalone od siebie na szerokość gniazda, przy czym w jednej z tych powierzchni zostało wykonane wybranie, służące do obejmowania kołków zapadkowych zamka.

Wynalazek jest wyjaśniony bliżej na przykładzie wykonania, uwidocznionym na załączonych rysunkach, na których fig. 1 przedstawia zakleszczoną klamrę w pasie bezpieczeństwa, w widoku z przodu, a fig. 2 — zakleszczoną klamrę w widoku z boku.

Klamra 1 ma głowicę 2 i uchwyt 3 oraz jest osadzona na taśmie 4, przechodzącej przez podłużne wycięcie 5 klamry 1 i stanowiącej jedną z części pasa bezpieczeństwa.

Druga część pasa bezpieczeństwa jest zamocowana na korpusie 6 zamka, umożliwiającym zakleszczenie klamry 1 za pomocą kołka zapasowego 7, uruchamianego przyciskiem guzikowym 8. Przycisk guzikowy 8 jest umieszczony poprzecznie w korpusie 6 zamka, a prostopadle do niego jest umieszczony kołek zapadkowy 7. Wskutek tego pomiędzy kołkiem zapadkowym 7, a przyciskiem guzikowym 8 umieszczona jest przekładnia, wykonana w postaci zwykłego klina.

W korpusie 6 zamka znajduje się wytłoczone gniazdo 9 służące do osadzania w nim klamry 1. Gniazdo 9 ma postać wgłębienia o ścianach prostopadłych do jego dna. Ze względu na to, że korpus 6 zamka ma w miejscu jego ułożyskowania wyższy profil, przeto gniazdo 9 jest ograniczone przez ściany o różnej wysokości. Wewnętrzna ściana 10 zamka zwrócona w kierunku korpusu 6 jest na przykład wyższa, a zewnętrzna ściana jest niższa.

Głowica 2 klamry 1 ma dwie równoległe względem siebie ustawione powierzchnie oporowe 11 i 12, oddalone od siebie o szerokość gniazda 9, przy czym jedna powierzchnia oporowa 11 jest w stosunku do drugiej powierzchni oporowej 12 wysunięta oraz ma jedno lub więcej wybrań 13 służących do obejmowania kołka zapadkowego 7 zamka.

Tylna ściana 14 głowicy 2 łączy powierzchnie oporowe 11 i 12 oraz przechodzi w wysuniętą powierzchnię oporową 11 w postaci zaokrąglonego, ukośnego naroża 15.

Klamra 1 jest osadzona swą głowicą 2 w gnieździe 9, a każdy z kołków zapadkowych 7 wchodzi przy wsuwaniu klamry 1 w korpus 6 zamka za pomocą naroża 15 głowicy 2 w wybranie 13 i wskutek tego zabezpiecza klamrę 1 w gnieździe 9.

Zaleta klamry według wynalazku polega nie tylko na możliwości wykonania korpusu 6 zamka przez jego prasowanie, wskutek odpowiedniego ukształtowania głowicy 2, lecz także na bezpiecznej eksploatacji pasa.

Przy zastosowaniu pasa bezpieczeństwa zamek jest skierowywany w stronę korpusu pojazdu bez skierowywania korpusu zamka. W tym przypadku przy naprężeniu pasa bezpieczeństwa w czasie nagłego ostrego hamowania pojazdu powstają siły, które oprócz naprężeń taśm usiłują wyrwać z gniazda 9 klamrę 1. W klamrze 1 według wynalaz-

ku tego rodzaju odkleszczanie jej jest niemożliwe, ponieważ powierzchnie oporowe 11 i 12 głowicy 2 rozciągają się pomiędzy ścianami gniazda 9 i odległość pomiędzy nimi jest mniejsza niż odległość przekątnej pomiędzy krawędziami profilu głowicy 2.

Przy normalnym położeniu klamry 1 w zamku, wyrwanie jej działałoby w przeciwnym kierunku.

W tym przypadku klamra 1 opiera się w położeniu zakleszczonym ścianką 16 jej uchwytu 3 o ściankę czołową 17 korpusu 6 zamka, która znajduje się w nieco większej odległości od ścianki 11 niż krawędź, która łączy ściankę oporową 12 z tylną ścianką 14 głowicy 2, umożliwiającą mocne opieranie się głowicy 2 o dno gniazda 9.

Przedmiot wynalazku nadaje się do stosowania do pasów bezpieczeństwa szczególnie w samochodach i samolotach.

Zastrzeżenie patentowe

Klamra do pasa bezpieczeństwa służąca do przy-
mocowywania osób do miejsc siedzących w środ-
kach komunikacji, której głowica jest zakleszczo-
na w gnieździe korpusu zamka, a zamek jest wypo-
sażony w co najmniej jeden uruchamiany za pomo-
cą przycisku guzikowego sprężynujący kołek za-
padkowy, zabezpieczający klamrę w jej gnieździe,
znamiennie tym, że głowica (2) klamry (1) ma dwie
równoległe względem siebie ustawione powierzchnie
oporowe (11 i 12), oddalone od siebie o szerokość
gniazda (9), przy czym w jednej powierzchni
oporowej (11) wysuniętej nieco w stosunku do dru-
giej powierzchni oporowej (12) wykonane jest wy-
branie (13) służące do obejmowania kołka zapadko-
wego (7) zamka.

