

La presente invención se refiere a los perfiles para deslizaderas de corrección de base destinadas a soportar asientos, especialmente asientos de vehículos automóviles, del tipo de los que presentan una forma general en U en su sección, en la que el ánima tiene un ancho constante y delimita al menos una pista de guiado lateral curva. Estos perfiles son combinados generalmente por encaje con otro perfil análogo con interposición de elementos de rodadura o de deslizamiento, tales como bolas, para constituir deslizaderas.

10 Hasta el presente, para realizar tales perfiles, la técnica ha consistido en partir de un perfil recto y que tiene la forma de sección deseada, y en combar o cintrar este perfil para dar al camino o pista de guiado la curvatura deseada.

15 Esta técnica presenta numerosos inconvenientes. En particular, el perfil cintrado ha de ser fijado a su estructura de soporte, que generalmente es el asiento propiamente dicho o bien una deslizadera rectilínea para la regulación longitudinal de la posición del asiento, mediante monturas o
20 estribos delantero y posterior en forma de U. Por razones de economía y para permitir el desmontaje, estos estribos son atornillados por un lado y soldados por el otro. En caso de choque, los estribos trabajan a la flexión, y el riesgo de su deformación y de rotura de las soldaduras es elevado, sobre
25 todo cuando el cinturón de seguridad está fijado directamente al asiento. A ello se añaden, por una parte, las dificultades de fabricación asociadas a la operación de cintrado y al aumento del número de piezas de basamento del asiento, y por o-

tra parte la necesidad de rehacer las muescas de bloqueo después del cintrado, debido a la deformación que sufren como consecuencia de esta operación.

5 La invención tiene por objeto suministrar un perfil para deslizadera de corrección de base más económico y más fiable. A este efecto tiene por objetivo un perfil del tipo precitado, caracterizado por el hecho de que el ánima del perfil es plana.

En modos de realización ventajosos:

- 10 - el perfil comporta en al menos una de sus paredes laterales una serie de ventanas de orientación general perpendicular al eje de la pista de guiado;
- las paredes laterales terminan en rebordes longitudinales rebatidos en ángulo recto hacia el interior del perfil;
- 15 - el ánima comporta taladros para tornillos.

La invención es expuesta a continuación más detalladamente con ayuda de los dibujos anexos, que representan un solo modo de ejecución de la misma. En estos dibujos:

20 La figura 1 es una vista en alzado lateral de una parte de un basamento de asiento que comprende un perfil conforme a la invención; la figura 2 es una vista terminal del objeto de la figura 1, tomada según la flecha de la misma; la figura 3 es una vista en planta de una preforma de chapa que sirve para realizar un perfil según la invención, y la figura 25 4 es una vista terminal de esta preforma según la flecha 4 de la figura 3, que ilustra la operación de plegado.

Las figuras 1 y 2 representan dos perfiles metálicos fijados el uno al otro: un perfil inferior -1- que consti-

tuye el perfil exterior de una deslizadera rectilínea para la regulación longitudinal de un asiento de vehículo (no representado), y un perfil superior -2-, que constituye el perfil interior de una deslizadera de corrección de base.

5 El perfil -1- tiene una sección en forma general de U invertida que comprende un ánima central -3- plana y de ancho constante, y dos ramas laterales -4- dirigidas hacia abajo. Cada rama -4- presenta una ranura longitudinal -5- vuelta hacia el interior del perfil -1-, y las dos ranuras -5- se hallan mutuamente enfrentadas. Como se ha representado esquemáticamente con trazos mixtos en la figura 2, el perfil -1- está destinado a encajarse sobre otro perfil rectilíneo -6- de sección en U recta, presentando cada una de las ramas de esta U una ranura -7- abierta hacia el exterior enfrente de una
10
15 ranura -5-. Las ranuras -5- y -7- definen conjuntamente dos pistas de rodamiento para bolas -8-, y el ánima del perfil -6- está destinada a ser fijada al suelo de un vehículo automóvil.

El perfil superior -2- tiene igualmente en toda su
20 longitud una sección en U recta, pero la altura de las ramas de esta U varía según su longitud; a partir de un extremo esta altura decrece hasta aproximadamente media altura y luego crece. En cada sección del perfil -2- cada rama de la U presenta un vaciado -9- abierto hacia el exterior y los dos vaciados -9- se encuentran al mismo nivel. El conjunto de estos
25 vaciados constituye a cada lado una ranura longitudinal curva y abierta hacia el exterior, cuyo eje ha sido representado en línea mixta en la figura 1, y que presenta un perfil longi-

5
tudinal en arco de circunferencia de concavidad vuelta hacia arriba.

Así el perfil -2- tiene un ánima inferior -11- plana, de ancho constante e igual al del perfil -1-, y dos paredes laterales -12- de orientación general vertical. Encima del eje -10- de cada pared -12- está provista de una serie de ventanas -13- aproximadamente rectangulares. Los bordes inferiores de todas estas ventanas están dispuestos a una misma distancia por encima del eje -10-, y todos sus ejes mayores están orientados hacia el centro de la circunferencia correspondiente. Las paredes -12- terminan en un reborde superior -14- rebatido en ángulo recto hacia el interior del perfil -2-.

El ánima -11- está aplicada sobre el ánima -3- del perfil -1- y está fijada a ella por tantos puntos como sea necesario, por ejemplo mediante tornillos, para permitir el empleo de la deslizadera rectilínea -1,6- sola a fin de sostener un asiento de base no regulable. El perfil -2- está destinado a cooperar con otro perfil, no representado, encajado sobre él y que presenta dos ranuras con el mismo eje -10- que las suyas, pero abiertas hacia el interior, y el conjunto de las cuatro ranuras delimitan dos pistas de rodamiento curvas para bolas no representadas. Este perfil exterior presenta una sección en forma de U invertida y su ánima está destinada a ser fijada debajo del asiento a soportar. El movimiento del perfil exterior a lo largo del perfil -2- modifica la base del asiento por rotación del mismo alrededor del eje horizontal común de los dos arcos de circunferencia -10-.

Normalmente se prevé dos conjuntos de cuatro perfiles tales como se ha definido antes para constituir un basamento de asiento, con un conjunto a cada lado del asiento.

5 Cada conjunto comporta aún dos mecanismos de bloqueo: para la regulación longitudinal un bloqueo (no representado) atraviesa una ventana lateral -15- del perfil -1- y penetra, cuando está suelto, en una de las ventanas de una serie lateral (no representadas) del perfil -6-. De la misma manera, para la regulación de la base un bloqueo no representado atraviesa una
10 ventana del perfil exterior de corrección de base y penetra, cuando está suelto, en una de las ventanas del perfil -2- asociado. Los rebordes -14- se insertan entre el ánima del perfil exterior y una regleta longitudinal soldada a la cara interna de esta misma ánima.

15 El perfil -2- es hecho a partir de una preforma de chapa -16- representada en las figuras 3 y 4. Esta preforma tiene, vista en planta, una forma general en diábolo simétrico respecto a un eje longitudinal de simetría general X-X: posee dos lados terminales -17- y -18- perpendiculares al eje X-X (en este ejemplo el lado posterior -18- es algo más
20 largo que el lado -17-), y dos costados laterales cóncavos -19- en arco de circunferencia.

La preforma -16- es aproximadamente plana. No obstante, ya tiene las dos ranuras curvas de ejes -10- y los rebordes rebatidos -14- que se extienden a lo largo de los
25 lados -19-. Estos relieves son obtenidos por embutición de la chapa plana de partida. Es de notar que los costados -17- y -18- poseen, a partir de cada eje -10- y hacia el exterior,

una parte -20- de orientación radial respecto a este eje.

Las ventanas -13- son perforadas previamente a lo largo de un eje -10- con su forma y su orientación radial definitivas respecto a este eje.

5 Mediante un punzón -21- de superficie activa ~~-22-~~ rectangular, representado en la figura 4, y de una matriz ~~2~~ conjugada, no representada, se pliega la preforma -16- a lo largo de dos líneas de plegado longitudinales -23- paralelas al eje X-X, según las flechas -f- de la figura 4, lo que conduce directamente al perfil -2- de las figuras 1 y 2. En la figura 3 se ha representado taladros para tornillos -24-, perforados previamente en la preforma -16- a lo largo del eje X-X.

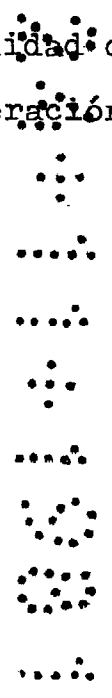
10 Así el perfil -2- es realizado a partir de una chapa plana, por embutición (ranuras curvas y rebordes -14-) y luego plegado, sin que sea necesario ningún cimbrado. Es fijado directamente a un soporte plano, tal como el ánima -3- del perfil, -1-, sin órganos intermedios que trabajen a la flexión, y, si se desea que sea amovible, sin soldadura, lo que hace que el conjunto sea muy fiable en el caso de un

15 choque. Además, el excedente de chapa de las caras o paredes laterales -12- del perfil -2- no aumenta el peso del basamento e incluso lo disminuye, ya que el peso de este excedente no es mayor que el de los otros estribos, necesariamente muy gruesos, utilizados en la técnica anterior y recordados antes.

25 También es de notar que gracias a la ausencia de deformación de las ventanas -13-, el bloqueo de la deslizadera en la posición elegida se realiza sin juego ni encuñamiento.

Se sobreentiende que el perfil exterior de la des-
 lizadera de corrección de base puede estar constituido y re-
 alizado de la misma manera que el perfil -2-, lo que hace po-
 sible prescindir aún de cualquier órgano de fijación interme-
 5 dio entre este perfil y el asiento, mejorar la fiabilidad de
 esta fijación, ganar algo de ligereza y evitar la operación
 de combado.

- . -



REIVINDICACIONES

1. Perfil para deslizadera de corrección de base de asiento, especialmente asiento de vehículo, del tipo de los que presentan una forma general de U cuya ánima tiene un ancho constante y delimita al menos una pista de guiado lateral curva, caracterizado por el hecho de que el ánima del perfil es plana.

2. Perfil para deslizadera de corrección de base de asiento, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que comporta en al menos una de sus paredes laterales una serie de ventanas de orientación general perpendicular al eje de la pista de guiado.

3. Perfil para deslizadera de corrección de base de asiento, según una de las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado por el hecho de que sus paredes laterales terminan en rebordes longitudinales rebatidos en ángulo recto hacia el interior del perfil.

4. Perfil para deslizadera de corrección de base de asiento, según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado por el hecho de que la pista de guiado está abierta hacia el exterior.

5. Perfil para deslizadera de corrección de base de asiento, según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado por el hecho de que el ánima comporta taladros para tornillos.

6. Perfil para deslizadera de corrección de base de asiento.

La présente memoria descriptiva consta de diez hojas foliadas escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 3 de noviembre de 1981

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MECANISMES (C.I.M.)

p.a.



31531/2

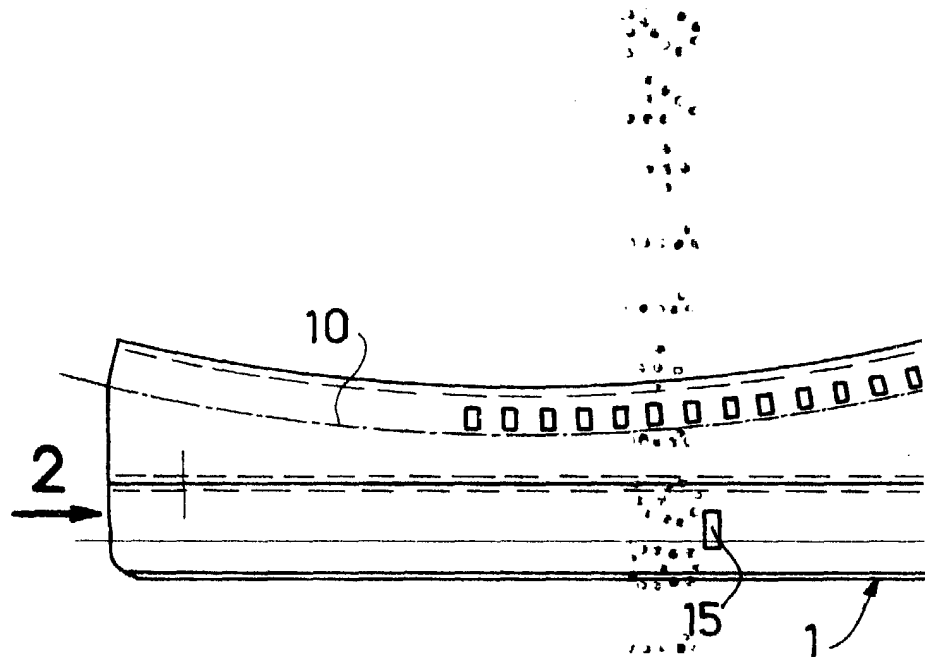


FIG.1

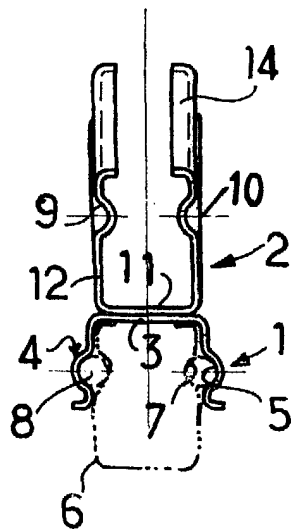
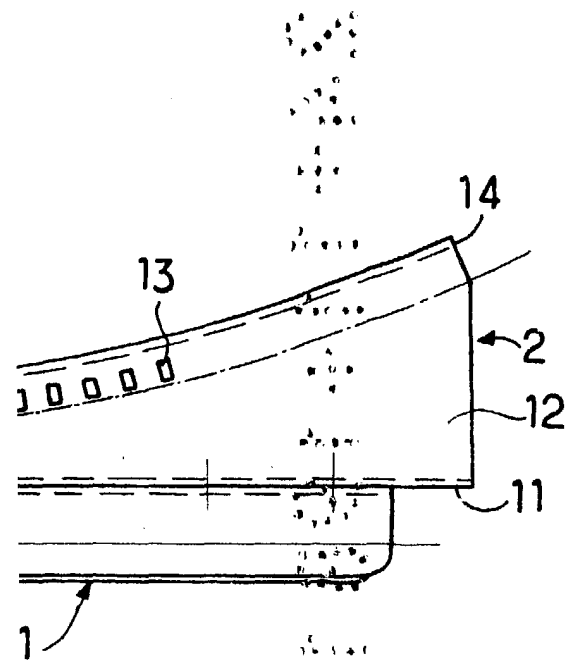


FIG. 2

Barcelona, a 3 de noviembre de 1981

p.a.

A handwritten signature or mark, possibly a stylized name or initials, written in black ink.