



434609

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para España, sus territorios y plazas de soberanía, a favor de:

A. & M. COUSIN & Cie. ETABLISSEMENTS COUSIN
FRERES

sociedad francesa en nombre colectivo, domiciliada en Le Bois de Flers, 61 Flers (Orne), Francia, relativa a:

"PERFECCIONAMIENTOS EN LAS GUIAS PARA EL POSICIONADO DE ASIENTOS DE VEHICULOS"

=====

Inventor: Maurice Claude Cousin

Prioridad: Solicitud de patente en Francia, nº 74 03 190 de fecha 31 enero 1974.



Int. CIA B60N/1/08,
F16C 29/00

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. Son ya conocidas las guías que permiten posicionar el asiento de un vehículo a fin de llevar al ocupante en una posición en que obtiene la máxima comodidad, tanto si es el conductor como si es uno de los pasajeros. - - - - -

10. Sin embargo, hasta ahora, no era posible que el cinturón de seguridad del asiento considerado fuese solidario del mismo asiento, puesto que las guías que sirven de elementos de unión entre la carrocería y el asiento no eran suficientemente resistentes para absorber los esfuerzos sufridos durante un choque y, por ello, era imposible disponer en el asiento las patas de fijación del cinturón. Por lo tanto, se estaba obligado a recurrir a la fijación de los extremos del cinturón en la carrocería del vehículo. Sin embargo, los vehículos modernos y en particular los pequeños vehículos tienen un habitáculo muy reducido y las fijaciones de los extremos de cada cinturón de seguridad ocupan un volumen difícil de hallar y, en todo caso, molestan al pasajero o pasajeros. - - - - -

20. La presente invención elimina estos inconvenientes por crear una guía reforzada para el posicionado de estos asientos. Estas guías reforzadas permiten la fijación de los extremos de los cinturones de seguridad directamente en el asiento, puesto que los esfuerzos provocados por un choque pueden ser

31 EN 1975

absorbidos por esta guía sin peligro de ruptura brusca, es decir asegurando una suficiente seguridad al pasajero sentado en el asiento. - - - - -

- Según la invención, la guía reforzada se caracteriza porque el enclavamiento del elemento móvil sobre el elemento fijo de cada guía se realiza por medio de un par de dedos de enclavamiento unidos entre sí por un tubo de arriostrado centrado sobre un eje soportado por el elemento fijo mientras que por lo menos un diábolo y una pata de retención están dispuestos en el interior del elemento móvil en el elemento fijo, el uno hacia adelante y el otro lo más hacia atrás posible del elemento fijo, para evitar el arrancado del elemento móvil con respecto al elemento fijo cuando tenga lugar un choque que produzca un esfuerzo considerable en el asiento ocupado por un pasajero fijado por un cinturón en el asiento. - -
- 5.
 - 10.
 - 15.

- Según otra característica de la invención, la guía reforzada se caracteriza porque el diábolo, que tiene una forma que se adapta a la sección de la guía, es solidario de la cara inferior del elemento superior de la guía y mantiene un eje vertical que refuerza la fijación del bastidor del asiento sobre el elemento móvil de la guía. - - - - -
- 20.

De la siguiente descripción detallada resultarán, por lo demás, otras características de la invención. - - - - -

- Una forma de realización del objeto de la invención se representa a título de ejemplo no limitativo en los planos anexos. - - - - -
- 25.



La fig. 1 es una sección longitudinal de una guía reforzada. - - - - -

La fig. 2 es una vista en planta correspondiente a la fig. 1. - - - - -

5. La fig. 3 es una sección según la línea III-III de la fig. 2. - - - - -

La fig. 4 es una sección según la línea IV-IV de la fig. 2. - - - - -

10. La fig. 5 es una sección según la línea V-V de la fig. 2. - - - - -

La fig. 6 es un alzado frontal de un conjunto de guía según la invención para un asiento de vehículo. - - - - -

15. En la fig. 1, la guía se compone de un perfil inferior 1 en forma de U cuyas ramas laterales 2 y 3 están configuradas de modo que tengan, en sección, una forma redondeada que constituye un camino de rodadura para bolas 4. El elemento superior 5, cuya sección es igualmente en forma general de U, presenta ramas laterales 6 y 7 que están igualmente redondeadas para formar un camino de rodadura para las bolas 4, pero en sentido inverso a los redondeados de las ramas 2 y 3. - - - - -

20.

Para un equipo de asiento es necesario tener dos guías paralelas, como se representa en la fig. 6, recibiendo estas guías los soportes longitudinales inferiores del asiento de



forma que cada elemento superior 5 de las dos guías reciba las partes inferiores longitudinales del bastidor del asiento que puede tener por ello, gracias al desplazamiento del elemento 5 con respecto al elemento 1, diversas posiciones, entre un punto máxíamente hacia atrás y un punto máxíamente hacia adelante. Estos dos últimos puntos están por lo demás constituidos por topes 8 (fig. 2) solidarios del elemento inferior 1. Así, las bolas 4 no pueden sobrepasar estos topes 8. - - - - -

- 10. Además, para posicionar el elemento superior 5 con respecto al elemento inferior 1, cada guía presenta dos dedos 9 y 10 de enclavamiento solidarizados entre sí por un tubo 11 de arriestrado que puede pivotar alrededor de un eje 12 solidario, por medio de una pata no representada, del elemento inferior 1. Cada par de dedos 9 y 10 de enclavamiento de cada guía está unido al otro par de dedos de enclavamiento por un tirante 13 (véase la fig. 6) de longitud regulable y, finalmente, una palanca 14 de maniobra, que puede pivotar en el sentido de la flecha f_1 (véase la fig. 6), permite sacar
- 15. los pares de dedos 9 y 10 de enclavamiento de las muescas practicadas de tanto en tanto en los elementos superiores 5 de cada guía. Dos de estas muescas, que llevan la referencia 15, se hallan representadas en la fig. 2. Así, maniobrando la palanca 14 en el sentido de la flecha f_1 , es posible desolidarizar simultáneamente los dos elementos superiores 5 de los elementos inferiores 1 permitiendo el desplazamiento hacia adelante o hacia atrás de los elementos móviles 5 con respecto a los elementos fijos 1. - - - - -
- 20.
- 25.



Además, en los elementos superiores 5 hay fijado por lo menos un diábolo 16 de forma cilindro-troncocónica que recibe además, en su centro, una varilla 17 que une cada elemento superior 5 a uno de los elementos longitudinales inferiores del asiento. Se observará igualmente la presencia, en la parte más hacia atrás posible de cada elemento superior 5, de una pata 18 de retención que tiene una forma sensiblemente trapecial que se adapta a la forma del elemento inferior 1. -

Los dobles dedos 9 y 10 de enclavamiento, los diábolos 16, la varilla 17 y las patas 18 de retención hacen que, cuando tiene lugar un choque, la tracción ejercida por la fuerza de inercia, función del peso de la persona sentada en el asiento, refuerce considerablemente las guías constituidas por los elementos 1 y 5 y por lo tanto ninguno de los elementos superiores 5 puede ser arrancado del elemento inferior 1 sobre el que está dispuesto. Como máximo se producen deformaciones de los elementos superiores 5 así como de las patas y de los diábolos. Es por ello posible, debido a la alta resistencia a la deformación de cada guía, fijar en el asiento los extremos del cinturón de seguridad que sujetan al pasajero. Se obtiene así un volumen mínimo de los órganos de fijación puesto que los bastidores de asiento pueden ser equipados originalmente con puntos de fijación para los cinturones de seguridad. - - - - -

Debe considerarse igualmente que el montaje de los pares de dedos 9 y 10 de enclavamiento, por medio de un tubo 11 de arriestrado en cada eje 12 refuerza considerablemente la



resistencia de estos dedos que no saltan fuera de las muescas 15 ni bajo el efecto de un esfuerzo muy importante debido a un choque. - - - - -

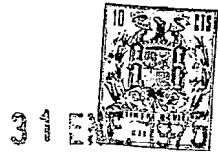
5. La invención no está limitada al ejemplo de realización representado y descrito en detalle puesto que pueden introducirse en la misma diversas modificaciones sin salir de su alcance. - - - - -

N O T A

10. Se declaran de novedad y propiedad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las siguientes: - - - - -

R E I V I N D I C A C I O N E S

15. 1.- Perfeccionamientos en las guías para el posicionado de asientos de vehículos y, más particularmente, en las guías reforzadas para el posicionado de asientos de vehículos equipados con un cinturón de seguridad incorporado, caracterizados porque el enclavamiento del elemento móvil (5) sobre el elemento fijo (1) de cada guía se realiza por medio de un par de dedos (9, 10) de enclavamiento unidos entre sí por un tubo (11) de arriostrado centrado sobre un eje (12) soportado por el elemento fijo mientras que por lo menos un diábolo (16) y una pata (18) de retención están dispuestos en el interior del elemento móvil en el elemento fijo, el uno hacia adelante 20. y el otro lo más hacia atrás posible del elemento fijo, para



evitar el arrancado del elemento móvil con respecto al elemento fijo cuando tenga lugar un choque que produzca un esfuerzo considerable en el asiento ocupado por un pasajero fijado por un cinturón en el asiento. - - - - -

5. 2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el diábolo, que tiene una forma que se adapta a la sección de la guía, es solidario de la cara inferior del elemento superior de la guía y mantiene un eje vertical que refuerza la fijación del bastidor del asiento sobre el elemento móvil de la guía. - - - - -

10. 3.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque la pata de retención, que está colocada lo más cerca posible de la fijación posterior de la guía, tiene una forma que se adapta sensiblemente a la sección inferior de la guía. - - - - -

4.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LAS GUIAS PARA EL POSICIONADO DE ASIENTOS DE VEHICULOS". - - - - -

20. Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de ocho hojas, foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y de seis figuras que la ilustran.

BARCELONA, 31 ENE. 1975

F. A. M. CURELL SUÑOL

Curell

mdv.



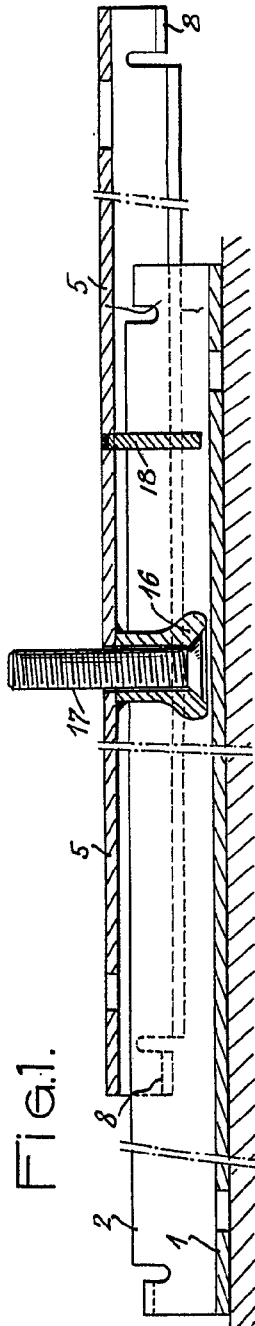


Fig. 1.

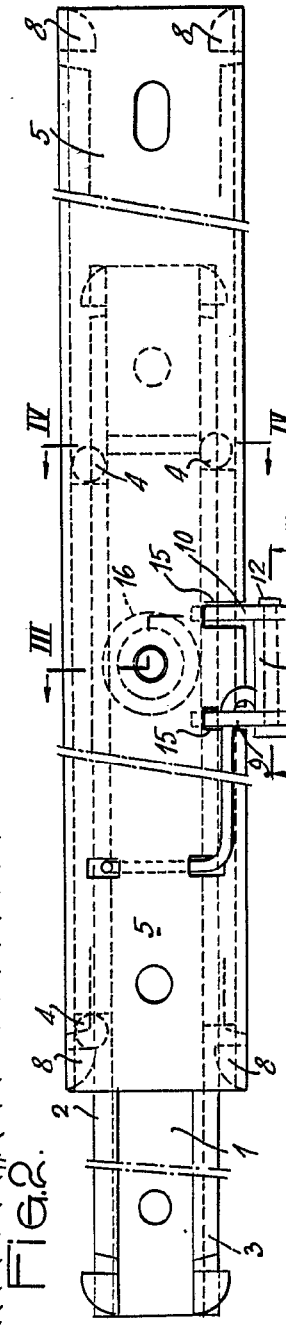


Fig. 2.

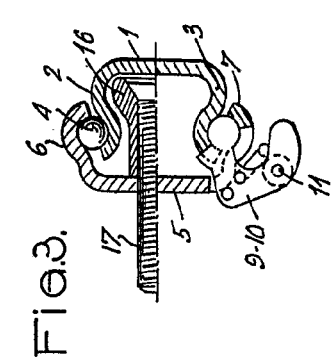


Fig. 3.

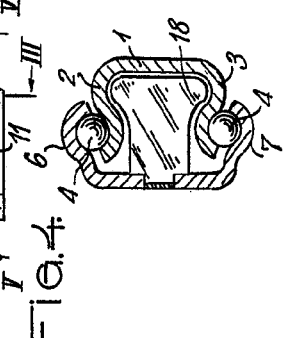


Fig. 4.

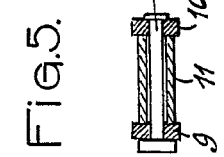


Fig. 5.

FIG.1.

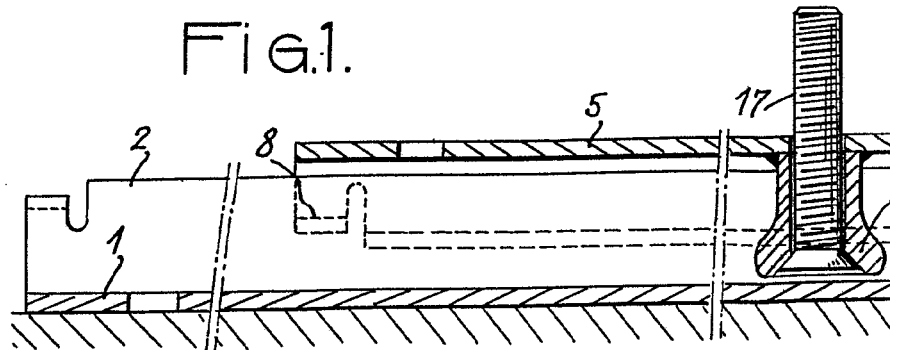


FIG.2.

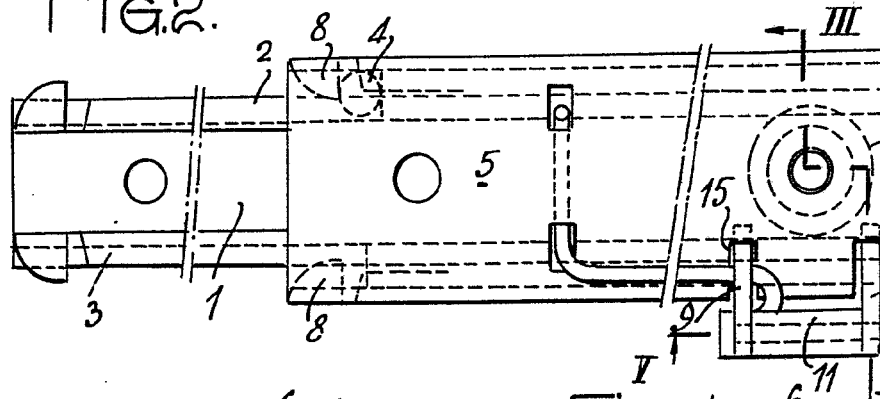


FIG.3.

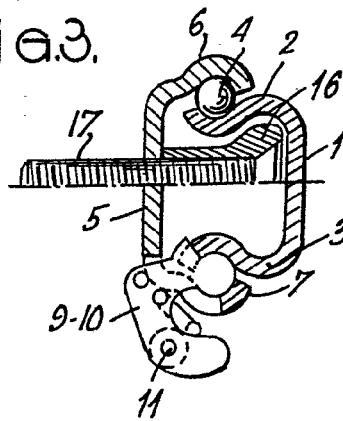
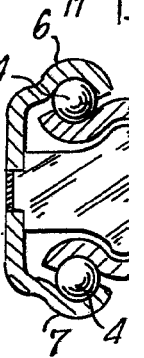


FIG.4.



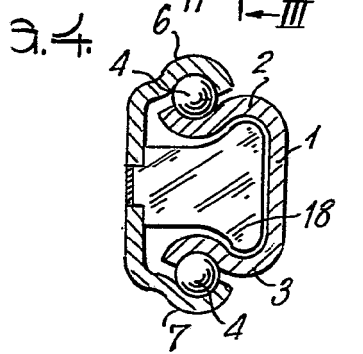
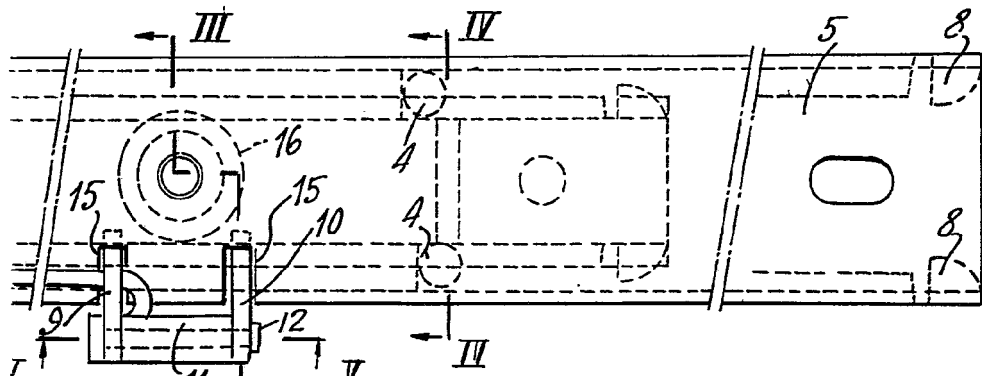
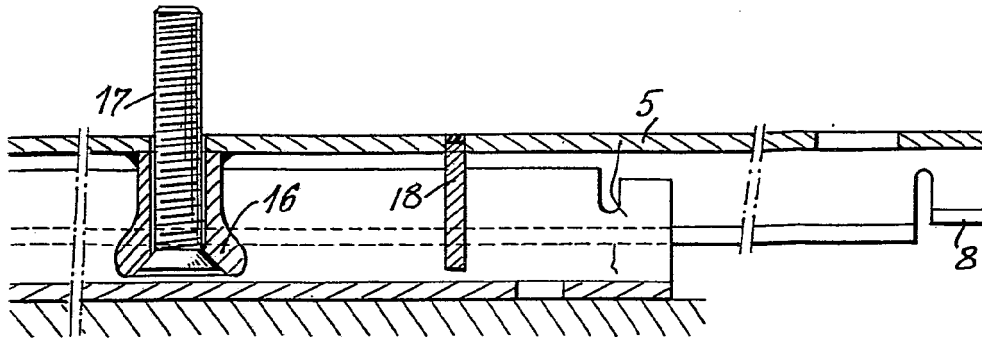
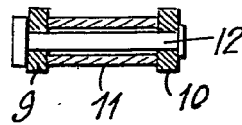


Fig.5.



BARCELONA, 31 ENE. 1975

P. A. M. CURELL SUÑOL

M. Curell Suñol

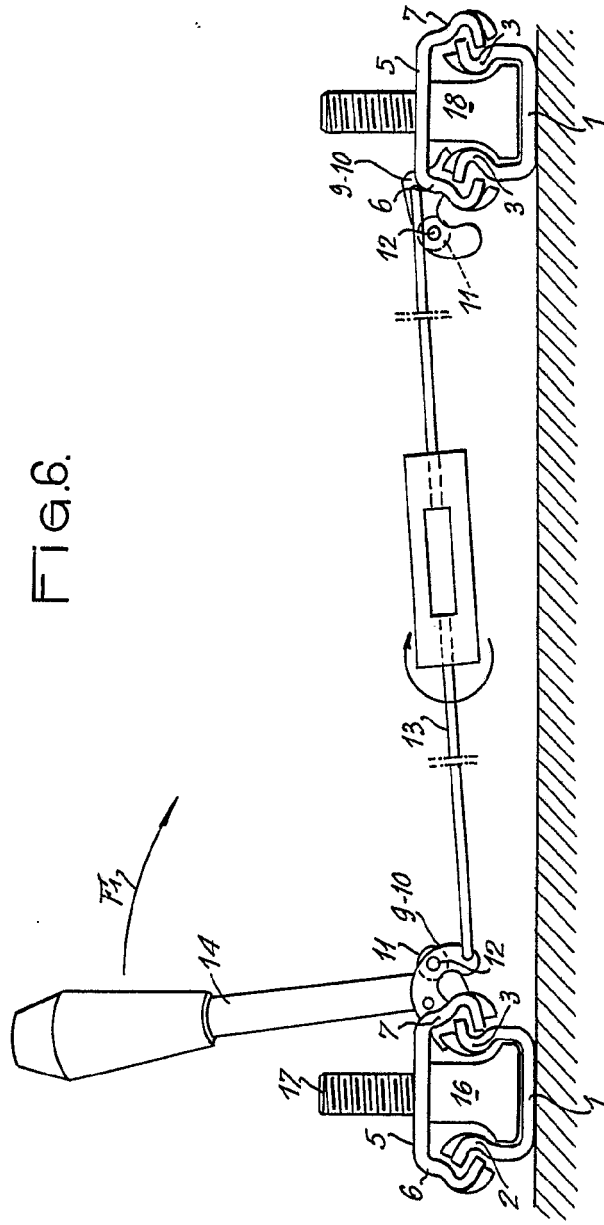
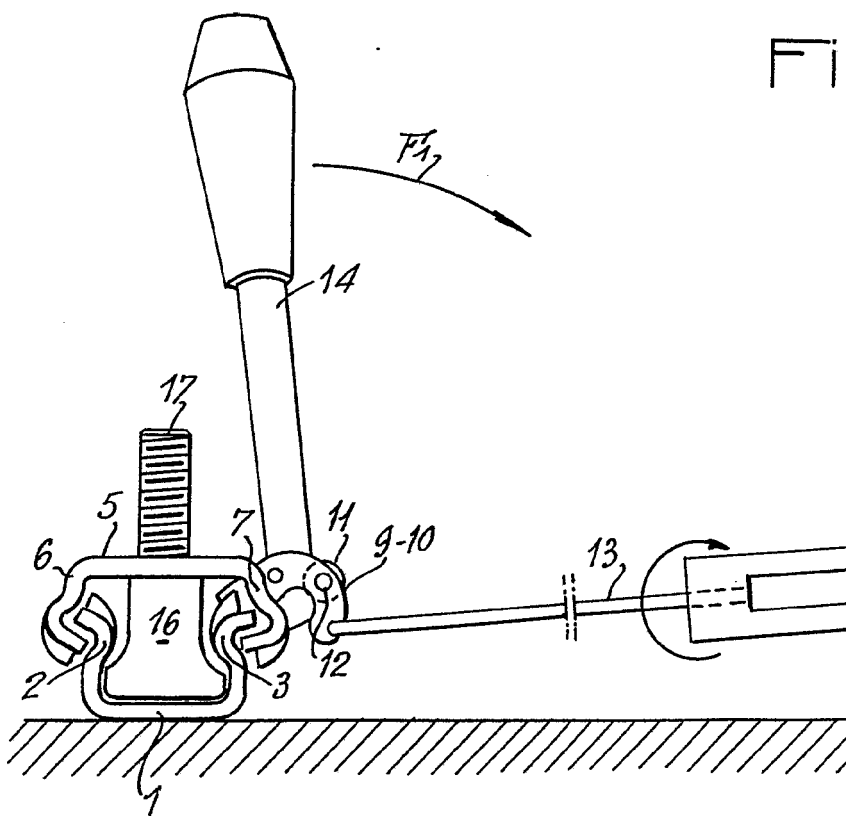


FIG.6.

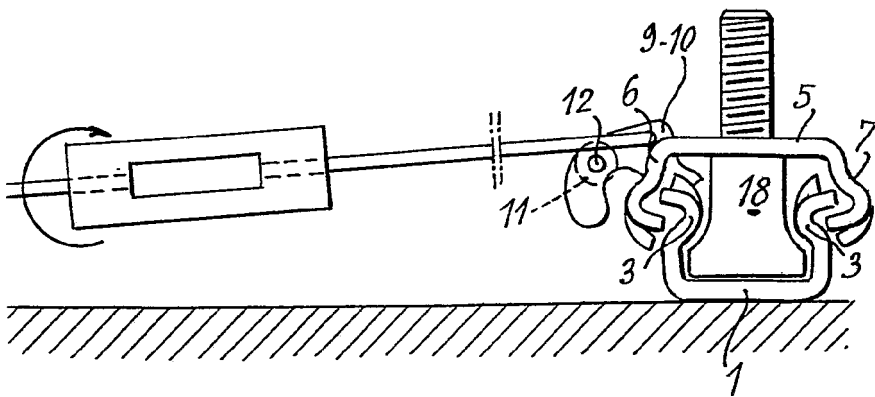
BARCELONA, 31 ENE. 1975
P. A. M. CURELL SUÑER

Alucent



FI

Fig.6.



BARCELONA, 31 ENE. 1973

P. A. M. CURELL SUÑOL

Alvaredo