

relativamente a la primera, siendo trabables ambas partes de carril entre sí mediante al menos un pestillo de bloqueo de un dispositivo de bloqueo, que entra en orificios de bloqueo de las partes de carril.

5. En una conocida guía de carriles para asientos desplazables en la dirección longitudinal del vehículo, principalmente asientos de camión, es ya conocido perfilar las alas de la U tanto de la parte de carril guiadora como también de la guiada, de tal manera que se producen canales guía, por ejemplo para bolas, con el objetivo de interceptar fuerzas de basculación a consecuencia del solape de los perfiles. Vistas en sección transversal, las alas de la parte de carril guiadora están dirigidas primeramente convergentes, para transcurrir nuevamente en dirección hacia afuera después de formar una superficie de rodadura suficientemente ancha a la misma altura. La parte de carril guiada, la cual abraza a las alas así estructuradas de la parte de carril guiadora, presenta un ala divergente, o sea que transcurre paralela a la sección guía, que a continuación está doblada de nuevo hacia dentro (memoria de publicación alemana número 1.077. 544). Esta guía de carriles no es óptimamente solicitable por condiciones de construcción. Existe el peligro de que las alas libres de la U se abran cediendo el abrazamiento. Esto vá en detrimento de la seguridad. Con solicitudes extremas, sobretudo cuando también los cinturones de seguridad atacan en el bastidor del asiento, surgen siempre valores de 20 G y más. Las nuevas normas de seguridad que se encuentran todavía en lectura en algunos países, prescriben valores de solicitabilidad mucho más altos que las normas usuales hasta ahora. Para mejorar la solicitabilidad es por lo demás ya conocida
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.
- 30.

- una guía de carriles de la clase indicada, en la que una parte de carril que presenta canales longitudinales consta de perfil de caja, y a ambas alas de la parte de carril que agarra por detrás están asociadas caras de apoyo situadas exteriormente
5. (solicitud de patente española número 401.731). Mediante esto se logra una guía de carriles que tiene mejor encuentro también las solicitudes de tracción extremas, constantes o momentáneas. Las fuerzas transmitidas por la parte de carril guiada, que agarra por detrás, actúan en el plano de la pared del perfil
10. y no como hasta ahora contra las caras laterales de las alas libres de la U. Ni aún una componente que actúa correspondientemente puede originar que se abran las alas, a consecuencia de que los perfiles están cerrados. Tampoco las dos alas de la parte de carril que agarra por detrás pueden abrirse, a
15. causa de las caras de apoyo asociadas exteriormente. Para bloquear el movimiento de desplazamiento sirve un dispositivo inmovilizador de los carriles que actúa en cooperación con una fila de agujeros en una de las paredes laterales de la parte de carril de perfil de caja. Los correspondientes medios
20. de bloqueo entran sin embargo desde fuera.

- Es cometido de la invención, en especial, es decir adicionalmente a los cometidos que resultan de la descripción y las reivindicaciones, crear una guía de carriles de esta
25. clase que con una construcción estable aporta la más favorable asociación de las partes de carril entre sí y al dispositivo de bloqueo.

Este cometido se soluciona mediante la invención indicada en las reivindicaciones, 1, 4 y 8.

- Las reivindicaciones secundarias son en cada caso perfeccionamientos ventajosos de la invención.
- 30.

A consecuencia de esta estructuración se crea una guía de carriles para asientos de vehículos sencilla bajo el punto de vista de la técnica de fabricación, fácilmente montable, muy solicitable, estable al pandeo y favorable de manejo. Pero el desarrollo según la invención posibilita especialmente un enclavamiento simultáneo de la respectiva posición de la alargadera y un agarre de las partes de carril formando una unidad compacta. Los medios de bloqueo de una semejante guía de carriles de seguridad están protegidos en el interior de la misma, y concretamente en la parte de carril más interior. El correspondiente pestillo de bloqueo entra, en el movimiento hacia afuera, en el orificio de bloqueo de la guía de carriles. Este no está expuesto a ninguna clase de eventuales influencias y está sujeto de forma extraordinariamente sencilla bajo el punto de vista de la técnica de fabricación. Esta desarrollado como placa de pestillo en la que al mismo tiempo puede conformarse en la fabricación la correspondiente cabeza de pestillo. Su fijación se consigue mediante una ranura de mando que transcurre oblicua, y concretamente con ayuda de una varilla de mando del dispositivo de bloqueo, desplazable longitudinalmente, alojada asimismo que sobresale del espacio interior del carril atacan apropiados medios de fijación gobernables centralmente. El perfil de la guía de carril que descansa plana puede ser de un ancho tal que están acopladas en cada caso dos placas de pestillo con una varilla de mando común, en movimiento de traslación en contrasentido. De este modo empleando sólo una varilla de mando del dispositivo de bloqueo se realiza prácticamente un enclavamiento doble por guía de carril. Considerando el hecho de que tales guías de carril transcurren emparejadas, las partes

- de carril desplazables relativamente a la parte de carril estacionaria, están prácticamente bloqueadas o bien enclavadas en cuatro lugares. En caso necesario puede presentar la placa de pestillo varias cabezas de pestillo, de manera que se dé un enclavamiento óptimo. Debido a la medida constructiva de que las tres partes de carril constan de dos perfiles en U encajados uno en otro y un perfil en C que entra en su espacio intermedio, sentando en el espacio hueco entre las alas del perfil en U una regleta de deslizamiento con ranuras laterales para el ataque de los extremos libres del perfil en C, quedan a disposición prácticamente tres alas de perfil superpuestas, perforables correspondientemente para la entrada de las cabezas de pestillo. La regleta de deslizamiento que constituye una guía para el perfil en C puede ser de material sintético deslizable. Esta constituye por lo demás la pieza distanciadora para la parte de carril de perfil doble del lado del asiento. Esta sirve además para la estabilización. El perfil en C inferior, que constituye la parte de carril estacionaria a fijar, esta reforzado adicionalmente mediante una regleta de estabilización; pero esta última cumple además otra función, concretamente al apoyo del perfil en U interior, el cual fina con sus caras interiores de las alas directamente delante de los cantos laterales de la regleta de estabilización. Pero además de esto la regleta de estabilización puede servir también como herramienta para meter los tornillos de fijación del fondo de la guía de carriles. Ambos perfiles en U del lado del asiento encajados uno en otro y las regletas de deslizamiento situadas entremedias están atravesadas ventajosamente por casquillos de fijación del bastidor del asiento dispuestos a separación entre sí. Estos
- 5.
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.
- 30.

- ultimos presentan rosca interior. Los extremos de la cabeza ensanchados de estos casquillos entran en escotes de la varilla de mando del dispositivo de bloqueo que mediante esto queda limitada por topes. La medida constructiva de que los pestillos de bloqueo en la posición de apertura entran en los orificios de bloqueo de la parte de carril más interior, lleva a una posición de disposición de ataque y a un correspondiente trabado en situación de las placas de pestillo insertadas de otro modo sueltas, de manera que las cabezas de pestillo al estar correspondientemente alineados los otros dos orificios de bloqueo traban a las tres partes de carril entre sí.

- 5.
- 10.
- 15.
- A base de un ejemplo de ejecución mostrado en el dibujo se aclaran con más detalle seguidamente otras particularidades y ventajas del objeto de la invención.

La figura 1 muestra un asiento de vehículo equipado con una guía de carriles según la invención,

la figura 2 muestra una sección por la línea II-II y concretamente a escala muy ampliada respecto a la figura 1,

20.

la figura 3 muestra una sección por la línea III-III de la figura 2,

25.

la figura 4 muestra un trozo de guía de carriles partido, ilustrándose especialmente el gobierno de la placa de pestillo.

- 30.
- El asiento de vehículo que presenta la guía de carriles según la invención tiene el bastidor del asiento 1, el cual se continua en la pared trasera 2. La última presenta guías no representadas que permiten una variación en altura del soporte 4 receptor de la tapicería del asiento 3.

5. En este soporte 4 sienta también la tapicería del respaldo 5, la cual es trasladable en altura con el soporte 4 y está dispuesta además regulable en inclinación a través de medios apropiados pero no representados con detalle. El soporte 4 está además equipado con medios que permiten una traslado en altura de la tapicería del asiento 3 relativamente al soporte.

10. El bastidor del asiento 11 descansa sobre guías de carriles S dispuestas por pares que transcurren en la dirección longitudinal del vehículo.

15. Cada una de éstas guías de carriles S consta de tres perfiles de carril encajados unos en otros, de los cuales el inferior representa la parte de carril T1 a asociar estacionaria y los dos superiores, unidos entre sí, las partes de carril T2 y T3 del lado del asiento, móviles relativamente a la primera.

20. Las partes de carril T2 y T3 constan de perfiles en U. Estas están encajadas unas en otras alma con alma, de tal modo que queda por todas partes un espacio intermedio 5 aproximadamente igual (véase la figura 2).

En este espacio intermedio 5 entra la parte de carril T1 central formada por un perfil en C.

25. Los extremos libres 6,7 del perfil en C, de igual altura, que miran uno hacia otro, se guían en ranuras laterales 8, 9 de una regleta de deslizamiento 10.

La regleta de deslizamiento 10 es además de esto la pieza distanciadora para formar el espacio intermedio 5 entre las partes de carril T2 y T3.

30. La regleta de deslizamiento 10, el alma 11 de la parte de carril exterior T2 así como el alma 12 de la parte

5. de carril situada más al interior, se atraviesan por un casquillo de fijación 13 que sin embargo no sobresale dellado superior de la parte de carril T2. Este tiene una rosca interior 14. Su cabeza 15 ensanchada agarra por detrás del alma 12 del perfil de carril T3.

En la rosca interior 14 de los casquillos de fijación 13 previstos en las zonas extremas de las guías de carril S, entran pernos roscados que atraviesan el bastidor del asiento 1.

10. Para amarrar las partes de carril T2 y T3, sirven remaches 13' previstos a separaciones regulares (véase la figura 3).

15. La fijación de las guías de carril S en el lado del fondo, se efectua asimismo mediante el empleo de pernos roscados 16. Estos atraviesan un correspondiente taladro 17 en el alma 18 de la parte de carril T1 con perfil en C. El alma 18 descansa plana sobre la placa base de montaje, por ejemplo el suelo de un vehículo 19.

20. El alma 18 está reforzada y por lo tanto estabilizada adicionalmente, La regleta de estabilización 20 alojada correspondientemente en el lado interior, se extiende sobre toda la longitud de la parte de carril T1. Esta llena también casi todo el ancho interior de éste perfil. Sus cantos laterales 21 finan un poco antes de las caras interiores 22 de las alas 23 de la parte de carril T3 interior, que miran hacia el suelo. El canto estrecho de las alas 24 está chafinado teniéndose en cuenta el redondeado de perfil que se extiende delante, cerrando a la misma altura este canto estrecho con el canto estrecho 25 del ala de la U 26, la parte de carril exterior T2.

25.

30.

5. Las alas de la U 23, 26 transcurren en la mayor parte de su extensión longitudinal, paralelas entre si, así como paralelas a las alas de la U 37 del perfil en C que transcurren entremedias. Asimismo las almas 11,12 y 17 de los perfiles encajados unos en otros adoptan una situación paralela entre si.

10. La parte de carril T2/T3 guiada, portadora del asiento, es bloqueable. La guía de carriles S presenta para esto dos pestillos de bloqueo 28 preferentemente en su interior cerrado a modo de caja. Cada pestillo de bloqueo presenta al menos una cabeza de pestillo 27 la cual con un movimiento dirigido hacia fuera entra en orificios de bloqueo 30 de las partes de carril T1, T2 y T3, que se ponen en alineación previamente. Los correspondientes orificios de bloqueo están previstos como aberturas pasantes en forma de ventanas en las almas de los perfiles participantes. Estas se hallan a pequeñas separaciones entre si y permiten una regulación escalonada correspondientes fina.

15. La, o las cabezas de pestillo 29 pueden estar conformadas directamente en la placa de pestillo o bien tenerse en cuenta en el proceso de estampación.

20. Otro componente de éste dispositivo de bloqueo es una varilla de mando 32 alojada desplazable longitudinalmente en el espacio interior de los carriles 31. Esta varilla presenta ranuras de mando 33 dirigidas oblicuas a su movimiento de desplazamiento, en las que entran espigas de mando 34 que ajustan en el pestillo de bloqueo. Tirando de la varilla de mando 32 en la dirección de la flecha x se sacan del bloqueo los pestillos 28 situados horizontales. El correspondiente tirador no está representado con detalle. Este puede tratarse

25.

30.

de una palanca de accionamiento que sale lateralmente del asiento y que a través de un varillaje intermedio provoca una dislocación sincrona de las varillas de mando del dispositivo de bloqueo. Cada varilla puede además estar solicitada por resorte en la dirección de la posición de ataque de bloqueo. El espacio interior de los carriles 31 puede utilizarse para la ubicación de un correspondiente muelle no representado con detalle.

Mediante un transcurso relativamente empinado de la inclinación de las ranuras de mando pueden realizarse longitudes de tracción extradamente cortas para las varillas de mando 32. Como se vé en la figura 2, las ranuras de mando 33 adoptan un transcurso divergente en relación a la dirección de tracción z. Las placas de pestillos se trasladan por consiguiente en movimiento en contrasentido.

El casquillo de fijación 13 que atraviesa conjuntamente a ambos perfiles en U encajados uno en otro y a la regleta de deslizamiento 10, forma con su extremo de la cabeza 15 que entra en el espacio interior de los carriles 31, en acción conjunta con sendos escotes a modo de taladros roscados en el lado de las varillas de mando, topes finales para las varillas de mando del dispositivo de bloqueo 32. La longitud de estos escotes 26 está adaptada a la longitud eficaz de las ranuras de mando 33, o bien las ranuras de mando 33 pueden estar desarrolladas algo más largas, de manera que las espigas de mando 34, y con ellas el pestillo de bloqueo 38 no están bajo solicitud de tracción.

Los pestillos de bloqueo pueden extenderse prácticamente sobre toda la longitud de las partes de carril guiadas T1/T2.

- Estos se apoyan sobre las cabezas 36 de los pernos roscados 16 que sirven para la fijación en el suelo de la guía de carriles. Para garantizar un deslizamiento sin impedimento de estos pestillos de bloqueo 28, éstos están dotados de inclinaciones de entrada 37 en sus dos extremos. Se consigue otro apoyo de los pestillos de bloqueo 28, porque éstos entran en los orificios de bloqueo 30 de la parte de carril más interior T3, en la posición de apertura, o sea en estado desbloqueado. Aquí se mantienen estos también en la posición de disposición de ataque. Unicamente cuando los orificios de bloqueo 30 de las tres partes de carril T1-T3 se han puesto alineados, lo cual es conseguible sencillamente mediante desplazamiento corrector del asiento, saltan las cabezas de pestillo 29 enclavándose en los orificios de bloqueo 30.
- Los pernos roscados 16 se hallan en los extremos de la parte de carril estacionaria. De éste modo tanto al sobresalir la parte guiada hacia atrás como también en la dirección de marcha se dá un seguro apoyo del pestillo de bloqueo 28 alojado por lo demás prácticamente suelto.
- Una vez alojado el pestillo de bloqueo se doblan en ambos extremos los lóbulos 12' que se destacan poco de los extremos de las alas, de manera que aun suprimiéndose el espacio libre requerido para el montaje está asegurada en situación después también la varilla de mando del dispositivo de bloqueo. Este espacio libre de montaje presenta una altura "y". Esta altura "y" es mayor que la separación entre la cara del lado del fondo del casquillo de fijación 13 y la superficie del pestillo de bloqueo 28. La varilla de mando del dispositivo de bloqueo 32 tiene un espesor tal que al no estar todavía doblado los lóbulos 12' puede entrar detrás de la

cara del lado del fondo del casquillo de fijación 13, de manera que se dá la necesaria libertad de montaje para las espigas de mando 34 que entran en las ranuras de mando.

5.

N O T A

10.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento corresponde a una solicitud de patente presentada en Alemania con el número P 24 06 685.I de 13 de febrero de 1974 acogiéndose por lo tanto a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento, y por lo que se solicita Patente de Invención por 20 años España sobre: PERFECCIONAMIENTOS EN GUIAS DE CARRILES PARA ASIENTOS DE VEHICULOS, caracterizándose por lo siguiente:

15.

20.

25.

1.- Perfeccionamientos en guías de carriles para asientos de vehículos, con tres perfiles de carril encajados uno en otro, de los cuales el inferior representa la parte de carril a fijar estacionaria, y el superior la parte de carril del lado del asiento, móvil relativamente a la primera siendo trabables ambas partes de carril entre sí mediante al menos un pestillo de bloqueo, que entra en orificios de bloqueo de las partes de carril, caracterizados porque se dota de un pestillo de bloqueo dispuesto en la parte de carril más interior que entra en orificios de bloqueo al moverse hacia fuera.

30.

2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, ca-

5. racterizados porque el pestillo de bloqueo se forma por una placa de pestillo dotada de cabezas de pestillo que se destacan lateralmente, que a través de una ranura de mando que transcurre inclinada, se acopla con una varilla de mando del dispositivo de bloqueo que transcurre longitudinalmente en el espacio interior de los carriles.

10. 3.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 3, caracterizados porque se acoplan con una varilla de mando en movimiento de traslación en contra sentido, dos placas de pestillo en cada caso.

15. 4.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque las tres partes de carril constan de dos perfiles en U encajados uno en otro y un perfil en C que entra en su espacio intermedio, ajustando en el espacio libre entre las almas del perfil en una regleta de deslizamiento con ranuras laterales para el ataque de los extremos libres y del perfil en C.

20. 5.- Perfeccionamientos según la reivindicación 4, caracterizados porque el perfil de los carriles en forma de C lleva interiormente en la zona de su trozo de alma que transcurre paralelo a la superficie del fondo, una regleta de estabilización, cuyos cantos laterales son vecinos a las caras interiores de las alas del perfil en U interior.

25. 6.- Perfeccionamientos según la reivindicación 4, caracterizados porque ambos perfiles en U encajados uno en otro y la regleta de deslizamiento, están atravesados por casquillos de fijación del bastidor del asiento dispuestos a separación entre sí.

30. 7.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 6, caracterizados porque los extremos de las cabezas ensan

chados de los casquillos entran en escotes de la varilla de mando del dispositivo de bloqueo.

5. 8.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el pestillo de bloqueo en la posición de bloqueo entra por orificios de bloqueo alineados entre sí de las tres partes de carril.

10. 9.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1 y 8 caracterizados porque los pestillos de bloqueo en la posición de apertura entran en los orificios de bloqueo de la parte de carril más interior.

10.-Perfeccionamientos en guías de carriles para asientos de vehículos, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, y en los dibujos adjuntos.

15. Esta Memoria consta de catorce hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 13 Feb. 1975

BREMSHEY AKTIENGESSELLSCHAFT,

Group Heles
P. P. [Signature]

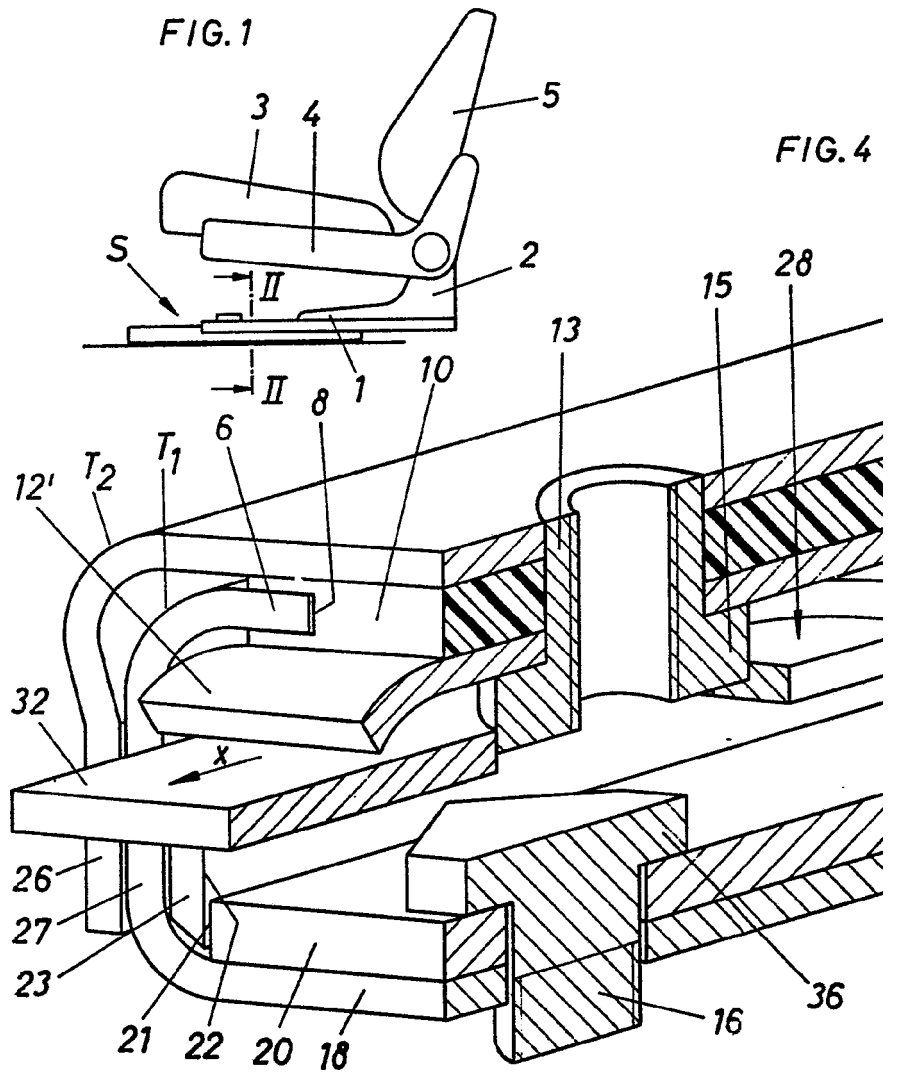
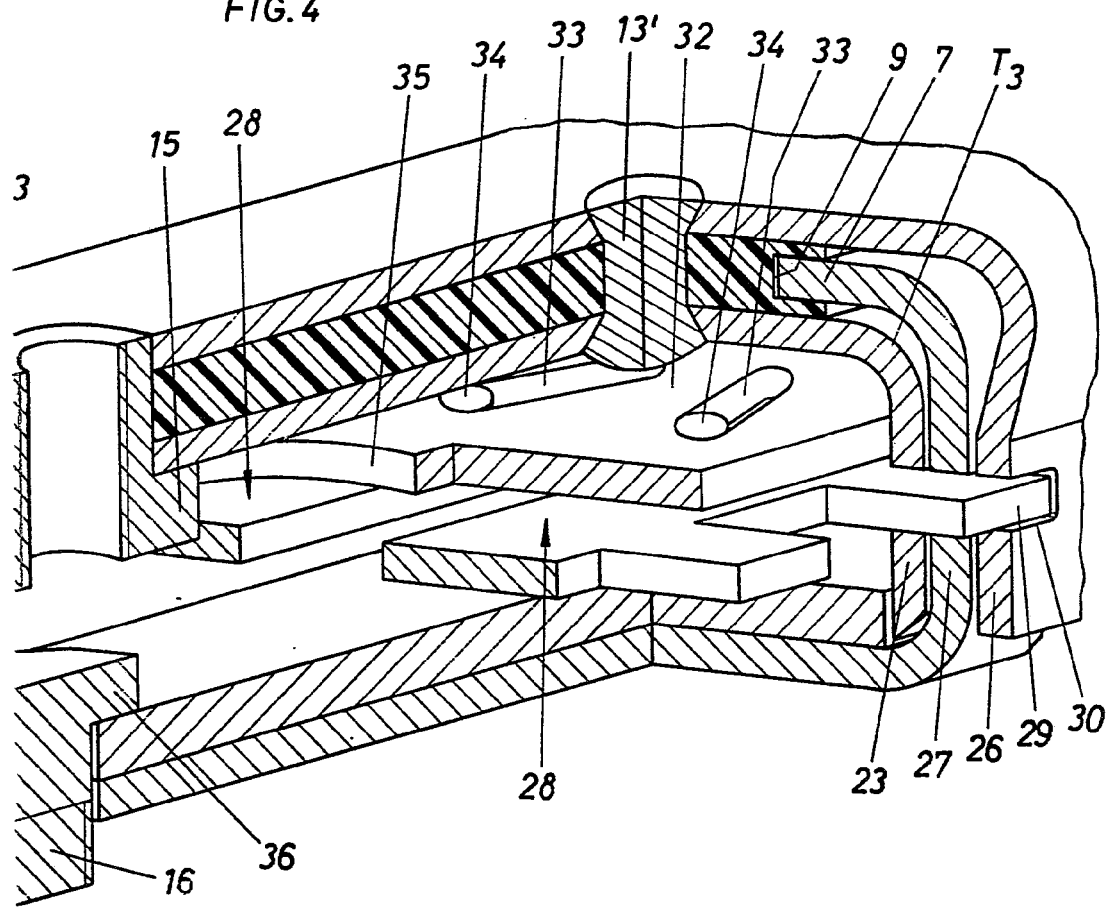


FIG. 4



ESTADO DE PATENTE

13 FEB. 1975

REVISADO
[Handwritten signature]

FIG. 3.

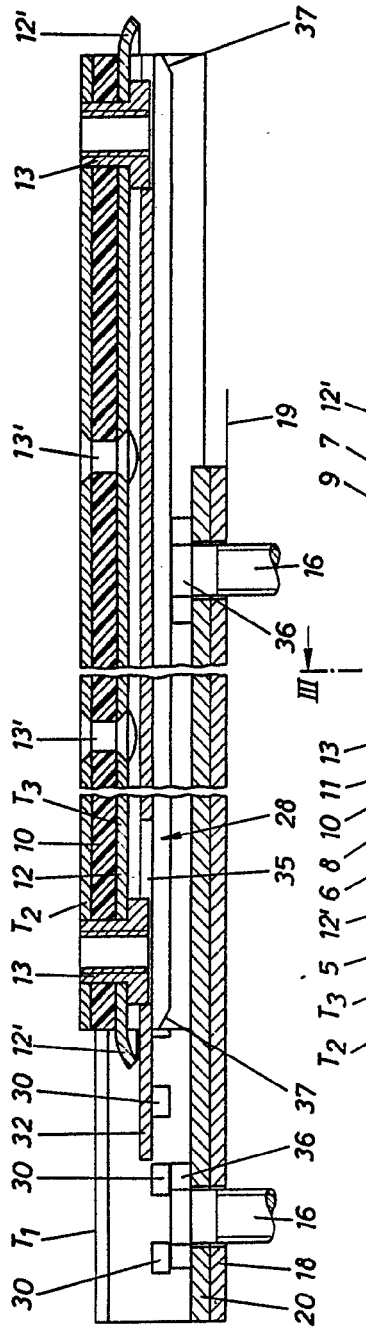
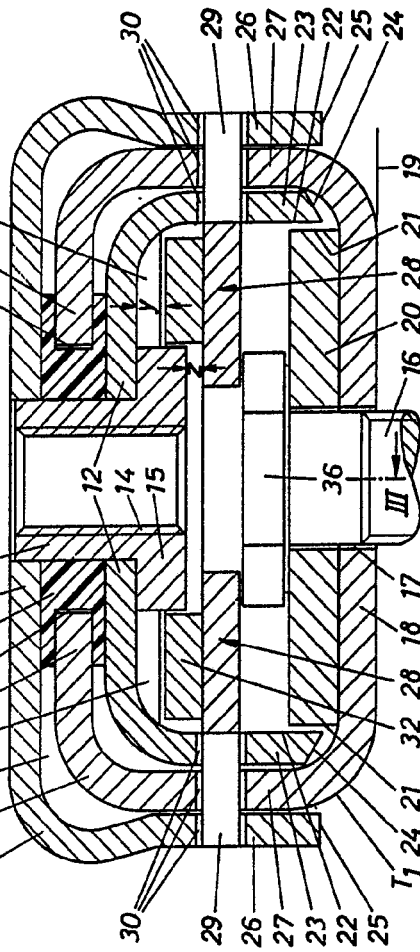


FIG. 2.



REVISED
DRAWING

Madrid 13 FEB. 1975

[Handwritten signature]

FIG.

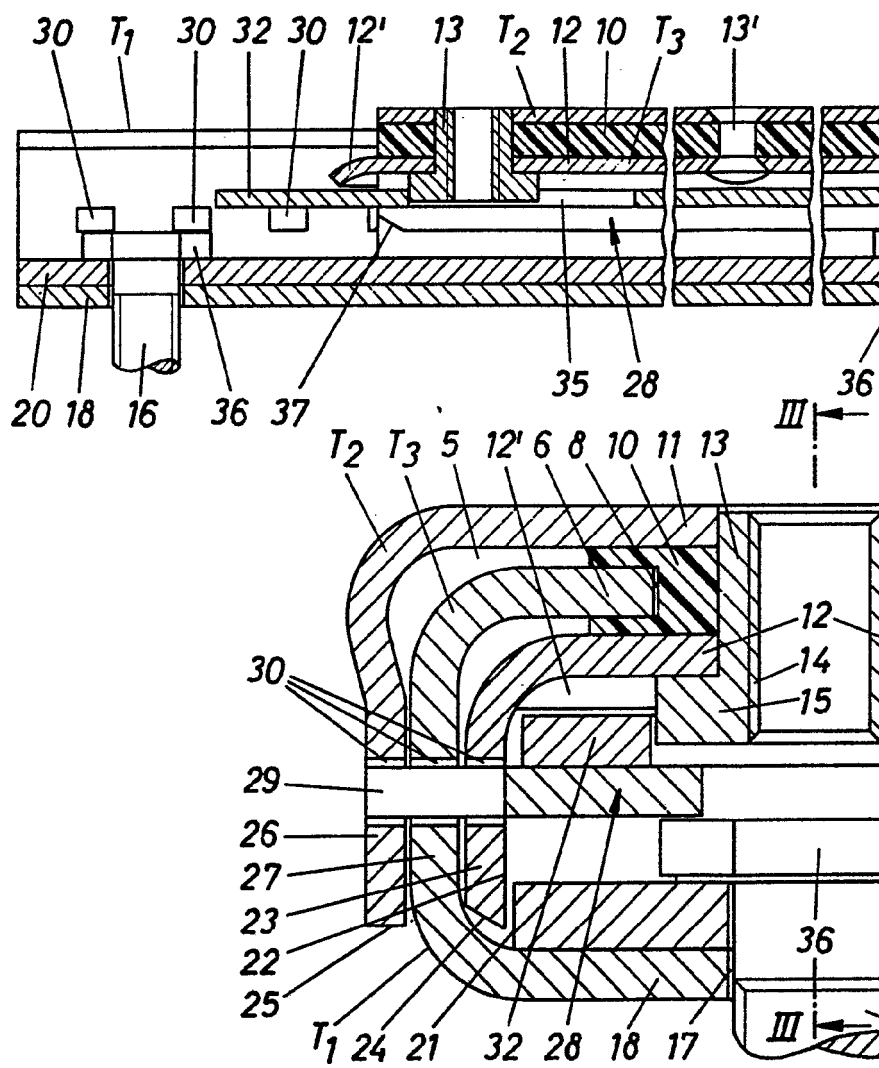


FIG. 3

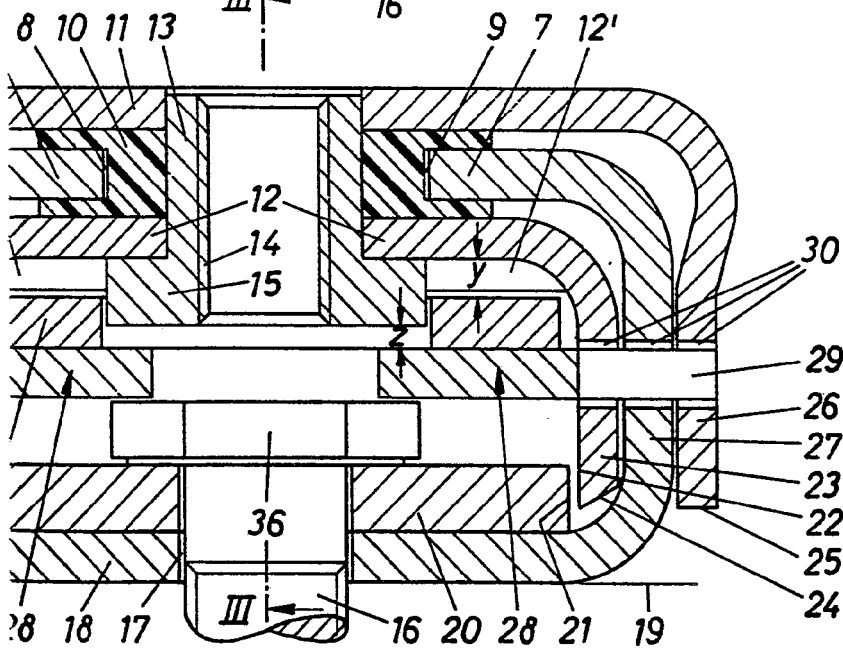
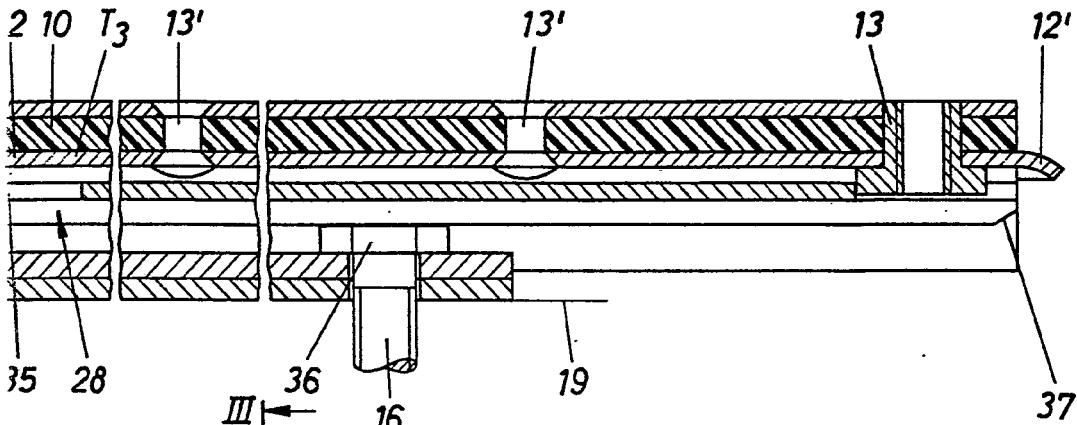


FIG. 2

ESCALA
VARIABLE

Madrid 13 FEB. 1975