

República Federativa do Brasil
Ministério do Desenvolvimento, Indústria
e do Comércio Exterior
Instituto Nacional da Propriedade Industrial

(21) **PI0900998-1 A2**



(22) Data de Depósito: 22/04/2009
(43) Data da Publicação: 04/05/2010
(RPI 2052)

(51) *Int.Cl.:*
B60N 2/07 (2010.01)
B60N 2/06 (2010.01)

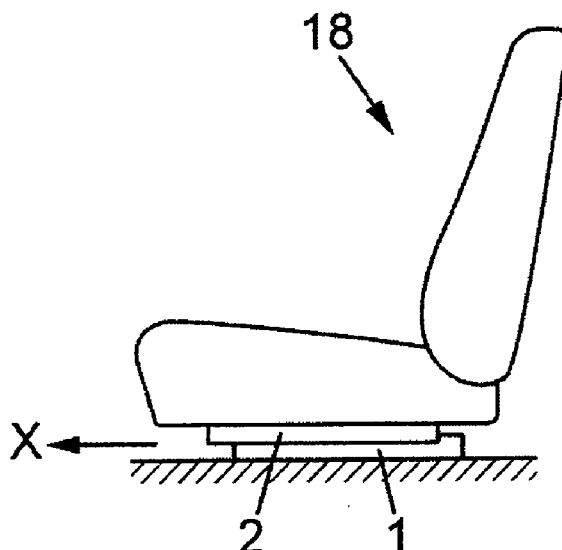
(54) Título: **CORREDIÇA PARA BANCO DE VEÍCULO AUTOMÓVEL E PROCESSO DE MONTAGEM DE UMA TAL CORREDIÇA**

(30) Prioridade Unionista: 22/04/2008 FR 08 52689

(73) Titular(es): Faurecia Sièges D Automobile

(72) Inventor(es): René Rohee

(57) Resumo: CORREDIÇA PARA BANCO DE VEÍCULO AUTOMÓVEL E PROCESSO DE MONTAGEM DE UMA TAL CORREDIÇA. Corrediça para banco de veículo automóvel compreendendo um primeiro perfilado fixo (1), sobre o qual é deslocável e guiado em translação um segundo perfilado (2) que tem uma alma (20) e flancos laterais (21). Uma placa de união (3), fixada ao banco de veículo, comporta pelo menos um elemento saliente (4), encaixado em um orifício perfurante (5) da alma (20). Este elemento saliente (4) comporta um elemento de retenção (40) que se apoia sobre a face inferior (24) da alma (20), e um orifício de travamento (44), perfurante, no qual se insere uma porção embutida (26, 26) de um flanco lateral (21). O processo de montagem consiste em inserir verticalmente a placa de união, em seguida em deslocá-la no sentido longitudinal e em seguida em efetuar um engaste sobre o flanco lateral (21).





PI0900998-1

"CORREDIÇA PARA BANCO DE VEÍCULO AUTOMÓVEL E PROCESSO DE MONTAGEM DE UMA TAL CORREDIÇA"

A presente invenção é referente a corrediças para banco de veículo automóvel e ao processo de sua montagem.

5 Ela se refere mais especificamente a uma corrediça para banco que comporta:

- um primeiro perfilado, destinado a ser fixado ao veículo, estendendo-se de acordo com um eixo longitudinal, tendo o primeiro perfilado uma parte central e duas partes laterais,

- um segundo perfilado, guiado em translação em relação ao primeiro perfilado e apto a se deslocar em relação ao primeiro perfilado de acordo com o eixo longitudinal con-

10 tendo o segundo perfilado:

- uma parte central tendo uma seção em U aberto para a parte central do primeiro perfilado, tendo uma alma e primeiro e segundo flancos laterais que se estendem a partir da alma, compreendendo a alma uma face inferior orientada para o interior do U e uma face superior oposta orientada para o exterior do U,

15 - primeira e segunda abas laterais que se estendem uma oposta à outra, estendendo-se a primeira aba lateral a partir do primeiro flanco lateral e se estendendo a segunda aba lateral a partir do segundo flanco lateral,

- pelo menos uma placa de união destinada a ser fixada ao banco de veículo, estando a placa de união apoiada sobre a face superior da alma, e comportando pelo menos um elemento saliente, compreendendo a alma do segundo perfilado pelo menos um orifício perfurante, no qual é encaixado o elemento saliente.

20 Conhecem-se já tais corrediças para banco de veículo automóvel, como, por exemplo, no documento WO2007/116133 que apresenta um sistema de corrediças assim como o processo de sua fabricação.

25 A presente invenção tem principalmente por objetivo aperfeiçoar as corrediças, para torná-las mais fáceis de serem montadas, conservando ao mesmo tempo uma robustez satisfatória.

Para tal fim, de acordo com a presente invenção, uma corrediça do gênero em questão é **CARACTERIZADA** pelo fato do elemento saliente comportar um elemento de retenção apoiado sobre a face inferior da alma, e um orifício de travamento perfurante, no qual se insere pelo menos um elemento de travamento solidário com o primeiro flanco lateral.

30 Graças a estas disposições, a placa de união é montada simplesmente dentro do perfil móvel e a intrusão da porção embutida no orifício de travamento imobiliza a placa de união e confere assim à corrediça uma boa resistência aos esforços.

Em diversas modalidades de realização da invenção, pode se recorrer eventualmente, além disso, uma e/ou outra das seguintes disposições:

- o elemento de travamento se origina do material do primeiro flanco lateral;

- o elemento de travamento consiste em uma porção embutida pertencendo ao primeiro flanco lateral;

5 - a porção embutida do primeiro flanco lateral não é recoberta lateralmente pela primeira aba lateral e está embutida perpendicularmente em relação à placa de união; o que facilita a operação de embutimento;

10 - o primeiro e o segundo flancos laterais são substancialmente paralelos sobre pelo menos uma porção na vizinhança da alma e separados de uma distância substancialmente igual à espessura do elemento saliente da placa de união; o que assegura que a placa de união ficará bem segura dentro do segundo perfilado;

- a placa de união comporta uma fenda que tem primeira e segunda bordas, estando a primeira borda apoiada sobre a face superior da alma e estando a segunda borda apoiada sobre a face inferior da alma;

15 - a primeira e a segunda bordas da fenda apresentam uma inclinação em relação à face superior da alma, estando a face superior comprimida entre uma porção da primeira borda da fenda e uma porção da segunda borda da fenda, de modo a suprimir a folga entre a placa de união e o segundo perfilado;

20 - o elemento saliente comporta um batente de detenção e um ressalto que se estende na direção longitudinal em oposição do batente de detenção, sendo a distância entre o batente de detenção e a extremidade longitudinal do ressalto substancialmente igual ao comprimento longitudinal do orifício perfurante da alma; o que limite a folga longitudinal;

- o elemento saliente comporta uma projeção que se estende na direção da parte central do primeiro perfilado e é capaz de cooperar por esbarrar em um batente de fim de curso que se estende a partir da parte central do primeiro perfil.

25 De acordo com um outro aspecto, a presente invenção se refere a um processo de montagem de uma corredeira para banco de veículo automóvel, compreendendo pelo menos as etapas que consistem:

- na introdução do elemento saliente da placa de união no orifício da alma por um movimento substancialmente perpendicular ao eixo longitudinal,

30 - na translação da placa de união substancialmente em paralelo com o eixo longitudinal até o batente encontrar a borda do orifício.

Em diversos modos de realização do processo de acordo com a invenção, pode-se eventualmente recorrer, além disso, a uma e/ou a outra das etapas seguintes:

- fazer girar a placa de união para que o ressalto seja introduzido dentro do orifício;

35 - estampar pelo menos o primeiro flanco lateral para deformar uma porção embutida no orifício de travamento.

Outros aspectos, objetivos e vantagens da invenção aparecerão com a leitura da

descrição que segue de um de seus modos de realização, dado a título de exemplo não limitante. A invenção será também mais bem compreendida fazendo-se referência aos desenhos apensos nos quais:

- a Figura 1 é uma vista esquemática do lado de um banco de veículo automóvel,
- 5 - a Figura 2 é uma vista explodida em perspectiva da corredeira de acordo com a presente invenção,
- a Figura 3 é uma vista em seção da corredeira da Figura 2, de acordo com a linha III-III da Figura 2,
- a Figura 4 é uma vista em seção da corredeira da Figura 2, tirada pela linha IV-IV
- 10 da Figura 3,
- a Figura 5 é uma vista em seção e em perspectiva da corredeira da Figura 2, tirada pela linha V-V da Figura 2,
- a Figura 6 é uma vista em detalhe em seção da zona VI da Figura 3,
- a Figura 7 é uma vista em seção esquemática ilustrando a etapa de engaste;
- 15 - a Figura 8 é uma vista esquemática ilustrando as etapas do processo de montagem da placa de união de acordo com a presente invenção, e
- a Figura 9 é uma figura análoga à Figura 7, ilustrando uma variante do dispositivo de travamento.

20 Nas diferentes figuras, as mesmas referências designam elementos idênticos ou similares.

 A Figura 1 representa de modo muito esquemático, um banco 18 de veículo automóvel compreendendo um assento e um espaldar. O banco 18 é capaz de ser deslocado por ajuste, por exemplo, na direção longitudinal X, por intermédio de pelo menos uma corredeira compreendendo um perfilado fixo 1 solidário com o veículo e um perfilado móvel 2 ligado

25 do ao banco 18 do veículo.

 Conforme se pode ver especificamente na figura 2, o perfilado fixo, denominado primeiro perfilado, apresenta uma seção geral em forma de U com uma base central 10 e abas se estendendo de um lado e do outro desta base central 10, sendo estas abas recurvadas para o interior do U; este primeiro perfilado é fixado, no exemplo ilustrado, ao assoa-

30 lho do veículo por meios conhecidos da técnica, mas ele poderia também ser fixado a um outro elemento do veículo, inclusive em uma direção diferente da direção horizontal.

 Este primeiro perfilado 1 constitui o berço no qual é acolhido o segundo perfilado 2 também ilustrado na Figura 2 e nas seguintes.

 Este perfilado se estende na direção longitudinal X pelo menos sobre uma parte do comprimento da corredeira com uma seção que compreende uma parte central em forma de U aberto para a parte central 10 do primeiro perfilado 1, e abas laterais 22 que se estendem

35 para o exterior de um lado e do outro desta parte central em forma de U e que são recurva-

das na direção da base do U seguindo a direção Z+.

A parte central em forma de U comporta uma alma 20 e primeiro e segundo flancos laterais 21 que se estendem a partir da alma 20 na direção da parte central 10 do perfilado 1, de acordo seguindo a direção Z-.

5 Além disso, a alma 20 deste segundo perfilado 2 comporta pelo menos um orifício perfurante 5 tendo um formato geral retangular cujo comprimento se estende na direção longitudinal X e cuja largura na direção transversal Y.

Este primeiro e segundo perfilados 1, 2 são peças rígidas produzidas geralmente de aço ou de liga metálica e são montados juntos como mostra a Figura 4, o segundo perfilado
10 é correção no interior do primeiro perfilado, estando as abas laterais 22 do segundo perfilado encaixadas nas abas laterais do primeiro perfilado 1 e guiadas por elementos de rolamento, como por exemplo, esferas (não representadas sobre a Figura 4, mas conhecidas na técnica).

O primeiro e o segundo flancos laterais 21 da parte central do segundo perfilado 2
15 são substancialmente paralelas entre si e comportam pelo menos uma porção embutida 26, deformada por uma operação de engastar que será descrita mais abaixo.

Além disso, conforme se pode ver nas Figuras 5 e 6, a alma 20 do segundo perfilado 2 comporta uma face inferior 24, situada no interior do U e uma face superior situada no exterior do U.

20 A correção de acordo com a invenção comporta, além disso, pelo menos uma placa de união 3 representada nas Figuras 2, 3 e 4 especificamente, sendo esta placa de união 3 uma placa rígida, plana, por exemplo, mas é também possível um outro formato sem se desviar do âmbito da invenção.

Esta placa de união 3 tem, por exemplo, uma espessura constante e compreende
25 uma parte principal 30 e pelo menos um elemento saliente 4 que se encaixa no segundo perfilado 2.

A parte principal 30 compreende, por exemplo, meios de fixação do banco, conforme ilustrado, pelo menos um furo 38 permitindo se fixar l'embase do banco de acordo com um dispositivo conhecido na técnica e que não é, portanto, descrito em detalhes abaixo.

30 A parte principal 30 da placa de união 3 comporta uma borda inferior 37 que se apoia sobre o segundo perfilado 2 e uma borda posterior 36, assim como um elemento saliente 4 que se estende da parte principal 30 além da borda inferior 37 na direção do primeiro perfilado 1.

A placa de união comporta uma fenda 41 que se abre sobre a borda posterior 36
35 cuja função e características serão detalhadas mais abaixo na descrição.

O elemento saliente 4 apresente, por exemplo, a mesma espessura que a parte principal 30 das placa 3 e comporta um orifício de travamento 44 que pode ter qualquer for-

mato, mas é, por exemplo, retangular conforme representado nas figuras.

Este elemento saliente 4 compreende um elemento de retenção 40 que se apoia sobre a face inferior 24 da alma 20 do segundo perfilado 2.

Além disso, o elemento saliente 4 compreende uma projeção 12 que se estende na direção da parte central 10 do primeiro perfilado 1 para cooperar com um elemento de batente de fim de curso 11 deste último (ilustrado nas Figuras 3 e 4). Assim, a ação do batente de fim de curso 11 sobre a projeção 12 assim formada limita o curso de deslizamento do segundo perfilado 2 no interior do primeiro perfilado 1, impedindo assim que o segundo perfilado 2 se desencaixe do primeiro perfilado 1.

Caso seja necessário, a placa de união 3 pode comportar um segundo elemento saliente 4b que se estende também na direção da parte central 10 do primeiro perfilado 1 e que comporta ele também um orifício de travamento 44b que pode ter um formato redondo conforme ilustrado na Figura 3.

De acordo com a invenção, o sistema de correção pode recorrer, além disso, a pelo menos uma segunda placa de união 3b conforme representado na Figura 2.

A placa 3 comporta, além disso, um ressalto 31, que se estende a partir da borda inferior 37 da parte principal 30 da placa de união 3, no prolongamento desta, e que se estende na direção longitudinal oposta à fenda 41, sendo a distância entre a extremidade longitudinal 32 deste ressalto e o fundo 48 da fenda 41 idêntica ao comprimento do orifício perforante 5 da alma 20 do perfilado 2.

Por outro lado, a espessura da placa de união 3 é definida em relação com o afastamento d dos flancos laterais 21 do segundo perfilado 2, de modo que a folga do elemento saliente 4 no interior do U formado pelos dois flancos laterais 21 e a alma 20 do segundo perfilado 2 seja mínima, conforme representado nas Figuras 4 e 7.

A Figura 6 apresenta em detalhes a fenda 41 que se abre para a borda posterior 36 da placa de união 3. Esta fenda comporta uma borda superior 42, uma borda inferior 43 e um batente de detenção 48 situado no fundo da fenda.

Esta fenda 41 recebe a alma 20 do segundo perfilado 2, apoiando-se a borda superior da fenda 42 sobre a face superior 25 da alma 20 e a borda inferior da fenda 43 sobre a face inferior 24 da alma 20 do segundo perfilado 2.

Além disso, a fenda 41 apresenta uma certa inclinação em relação à alma 20 do segundo perfilado 2. Assim uma porção 42b da face superior 42 da fenda 41 situada na proximidade do fundo 48 da fenda 41 coopera com uma porção 43a da face inferior 43 da fenda situa na proximidade da abertura da fenda, para exercer um esforço de torção sobre a alma 20 do segundo perfilado;. Isto tem por efeito anular a folga entre a placa de união 3 e o segundo perfilado 2, principalmente para evitar todo ruído que possa ser engendrado pelas vibrações devidas ao movimento do veículo.

O processo de montagem será agora descrito, principalmente no tocante às Figuras 7 e 8. A primeira etapa do processo de montagem consiste em introduzir a placa de união 3 no segundo perfilado 2, saindo de uma posição 80 da placa de união 3 em que a placa de união 3 está situada acima da alma 20 do segundo perfilado 2, substancialmente em paralelo com os flancos laterais 21 do segundo perfilado. Na direção longitudinal X, a placa de união 3 é posicionada de modo tal que o elemento saliente 4 esteja situado de frente ao orifício 5 praticado na alma 20 do segundo perfilado 2.

A placa de união 3 está então introduzida no segundo perfilado 2 seguindo a seta 801, deslizando o elemento saliente 4 no interior do orifício 5. Este primeiro movimento é terminado quando o ressalto 31 entra em contato com a superfície superior 25 da alma do segundo perfilado 2. A placa de união 3 está então situada na posição 81.

A segunda etapa do processo consiste em se produzir a translação da placa de união 3 para encaixar a fenda sobre a alma 20 do segundo perfilado 2, segundo a direção representada pela seta 812, direção substancialmente paralela à direção longitudinal X. A placa de união 3 encontra no fim deste segundo movimento na posição 82, conforme representado pela linha mista na Figura 8. Nesta posição, a extremidade 32 do ressalto 31 se encontra na proximidade da extremidade longitudinal do orifício 5.

O terceiro movimento do processo de acordo com a invenção consiste em aplicar uma rotação de eixo transversal Y, representada pela seta 823, de modo a fazer a borda inferior 37 da placa de união 3 encostar sobre a borda superior 25 da alma 20 do segundo perfilado 2. No decorrer deste movimento o batente de detenção 48 do fundo da fenda 41 vem se apoiar sobre uma extremidade longitudinal do orifício 5 e a extremidade 31 do ressalto 32 desliza contra a outra extremidade longitudinal do orifício 5. Isto é possível pelo fato descrito acima que a distância entre o batente de detenção 48 do fundo da fenda 41 e a extremidade 31 do ressalto 32 é substancialmente igual ao comprimento do orifício 5. Assim, a placa de união 3 fica imobilizada em translação segundo o eixo longitudinal X.

Além disso, durante este terceiro movimento, a fenda, como apresenta, conforme descrito acima, uma inclinação em relação à direção longitudinal da placa paralela à sua borda inferior 37, é exercida uma torção pelas bordas da fenda 41 sobre a alma 20, conforme foi explicado acima na descrição, o que suprime toda a folga de funcionamento que poderia gerar ruído.

Ao terminar este terceiro movimento, a placa de união 3 se encontra em posição 83, posição em que ela vai ser travada no decorrer da etapa seguinte.

A etapa seguinte do processo de acordo com a presente invenção compreende uma operação de engastar na qual, um instrumento de engastar 27 representado na Figura 7 embute uma porção 26 do flanco lateral 21 do segundo perfilado 2. Sob o efeito da pressão do instrumento de engastar 27, a porção embutida 26 penetra no orifício de travamento

44. O instrumento de engastar 27 tem, de preferência, um formato compatível com o formato e o tamanho do orifício de travamento 44. um formato quadrado como no exemplo do orifício 44, por exemplo, e um dimensão um pouco menor do que o orifício correspondente.

5 Caso seja necessário, uma segunda operação de engastar pode ser realizada sobre uma outra porção embutida 26b que se encontra voltada para o orifício de travamento 44b no segundo elemento saliente 4b, e que tem o formato redondo no exemplo ilustrado.

 O acesso da porção embutida pelo instrumento de engastar é fácil, pois, conforme está representado na Figura 7, a aba lateral 22 não recobre a zona do flanco lateral 21 contendo a porção a ser embutida 26.

10 A Figura 9 ilustra uma variante de realização da operação de engastar, em que dois instrumentos 27' de engastar ou de comprimir dirigindo-se para os flancos laterais 21, um na direção do outro, embutem as porções 26' dos flancos laterais 21. Estas porções embutidas 26' se encontram então comprimidas uma contra a outra no meio do orifício de travamento 44. Assim como precedentemente, as abas laterais 22 não recobrem as zonas dos flancos
15 laterais 21 que contêm as porção a serem embutidas 26'.

 Outros princípios de travamento conhecidos dos versados na técnica podem ser perfeitamente utilizados sem que haja desvio do âmbito da invenção: por rebites, pinos, solda, por pressão anti-retorno, inserção de peça arpão, e outros.

20 Uma vez efetuada a operação de travamento (engaste, por exemplo), a intrusão da porção embutida 26, 26b, 26' no interior do orifício de travamento 44, 44b impede todo movimento relativo da placa de união 3 em relação ao segundo perfilado 2, conferindo assim uma grande robustez ao conjunto de acordo com a presente invenção.

25 Compreende-se que o processo de montagem é especialmente cômodo e pouco dispendioso, pois ele recorre somente a um meio de engastar fácil de ser colocado em prática, sem nenhum aporte de material nem resíduo.

REIVINDICAÇÕES

1. Corrediça para banco de veículo automóvel compreendendo:

- um primeiro perfilado (1), destinado a ser fixado ao veículo, estendendo-se segundo um eixo longitudinal (X), tendo o primeiro perfilado (1) uma parte central (10) e duas partes laterais,

- um segundo perfilado (2), guiado em translação em relação ao primeiro perfilado e capaz de se deslocar em relação ao primeiro perfilado segundo o eixo longitudinal (X), compreendendo o segundo perfilado (2):

- uma parte central com uma seção em U aberto para a parte central (10) do primeiro perfilado, tendo uma alma (20) e primeiro e segundo flancos laterais (21) que se estende da alma (20), compreendendo a alma uma face inferior (24) orientada para o interior do U e uma face superior (25) oposta orientada para o exterior do U,

- primeira e segunda abas laterais (22) que se estendem opostas entre si, estendendo-se a primeira aba lateral a partir do primeiro flanco lateral e estendendo-se a segunda aba lateral a partir do segundo flanco lateral,

- pelo menos uma placa de união (3), destinada a ser fixada ao banco de veículo, estando a placa de união (3) apoiada sobre a face superior (25) da alma e comportando pelo menos um elemento saliente (4), compreendendo a alma (20) do segundo perfilado (2) pelo menos um orifício perfurante (5), no qual é encaixado o elemento saliente (4), **CARACTERIZADA** pelo fato de que o elemento saliente (4) comporta um elemento de retenção (40) que se apoia sobre a face inferior (24) da alma (20) e um orifício de travamento (44) perfurante, no qual se insere pelo menos um elemento de travamento (26; 26') solidário com o primeiro flanco lateral (21).

2. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com a reivindicação 1, **CARACTERIZADA** pelo fato de que o elemento de travamento (26; 26') se origina do material do primeiro flanco lateral (21).

3. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com a reivindicação 1, **CARACTERIZADA** pelo fato de que o elemento de travamento (26;26') consiste em uma porção embutida (26;26') pertencendo ao primeiro flanco lateral (21).

4. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com a reivindicação 3, **CARACTERIZADA** pelo fato de que a porção embutida (26;26') do primeiro flanco lateral (21) é não recoberta lateralmente pela primeira aba lateral (22) e está embutida perpendicularmente em relação à placa de união (3).

5. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com qualquer uma das reivindicações precedentes, **CARACTERIZADA** pelo fato de que o primeiro e o segundo flancos laterais (21) são substancialmente paralelos sobre pelo menos uma porção na proximidade da alma e separados por uma distância (d) substancialmente igual à espessura do

elemento saliente (4) da placa de união (3).

6. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com qualquer uma das reivindicações precedentes, **CARACTERIZADA** pelo fato de que a placa de união (3) comporta uma fenda (41) tendo primeira (42) e segunda (43) bordas, estando a primeira borda (42) apoiada sobre a face superior (25) da alma e estando a segunda borda (43) apoiada sobre a face inferior (24) da alma.

7. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com a reivindicação 6, **CARACTERIZADA** pelo fato de que a primeira (42) e a segunda (43) bordas da fenda (41) apresentam uma inclinação em relação a face superior (25) da alma, estando a face superior (25) comprimida entre uma porção (42b) da primeira borda (42) da fenda (41) e uma porção (43a) da segunda borda (43) da fenda (41), de modo a suprimir a folga entre a placa de união (3) e o segundo perfilado (2).

8. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com qualquer uma das reivindicações precedentes, **CARACTERIZADA** pelo fato de que o elemento saliente (4) comporta um batente de detenção (48) e um ressalto (31) que se estende na direção longitudinal (X) em oposição ao batente de detenção (48), sendo a distância entre o batente de detenção e a extremidade longitudinal (32) do ressalto (31) substancialmente igual ao comprimento longitudinal do orifício perfurante (5) da alma (20).

9. Corrediça para banco de veículo automóvel de acordo com qualquer uma das reivindicações precedentes, **CARACTERIZADA** pelo fato de que o elemento saliente (4) comporta uma projeção (12) que se estende na direção da parte central do primeiro perfilado (10) e é capaz de cooperar esbarrando com um batente de fim de curso (11) que se estende a partir da parte central do primeiro perfilado (10).

10. Processo de montagem de uma corrediça para banco de veículo automóvel, de acordo com uma das reivindicações precedentes, **CARACTERIZADO** pelo fato de que compreende pelo menos as etapas que consistem:

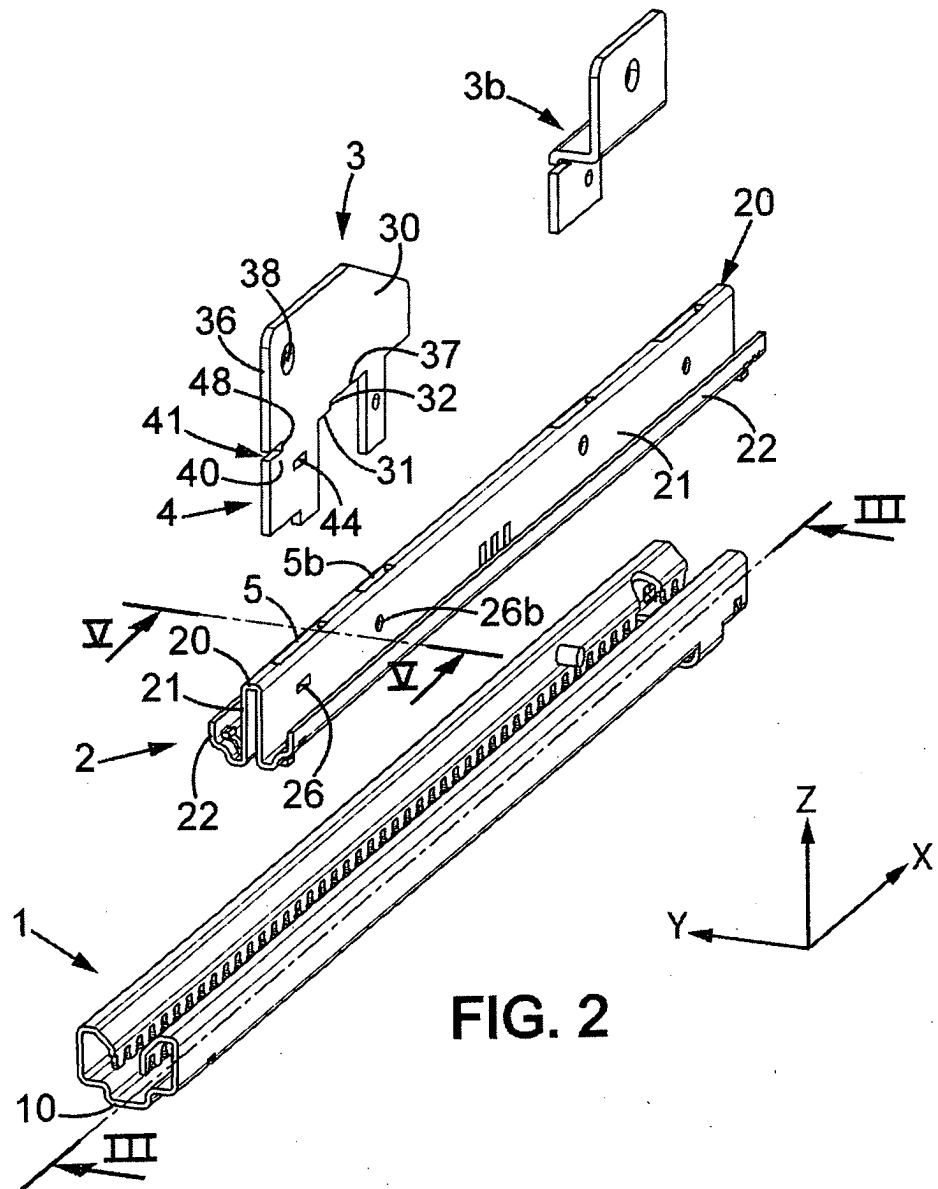
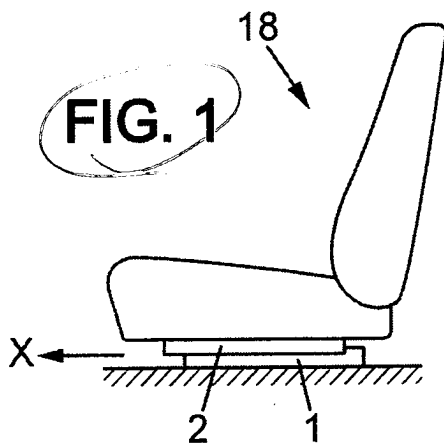
- na introdução do elemento saliente (4) da placa de união (3) no orifício (5) da alma (20) por um movimento substancialmente perpendicular ao eixo longitudinal (X)
- na translação da placa de união (3) substancialmente paralelamente ao eixo longitudinal (X), até o batente (48) se encostar à borda do orifício (5).

11. Processo, de acordo com a reivindicação 10, **CARACTERIZADO** pelo fato de que compreende, além disso, a etapa que consiste:

- em fazer girar a placa de união (3) para que o ressalto (31) seja introduzido no orifício (5).

12. Processo, de acordo com uma das reivindicações 10 ou 11, **CARACTERIZADO** pelo fato de que compreende, além disso, a etapa que consiste:

- em estampar pelo menos o primeiro flanco lateral (21) para deformar uma porção embutida (26;26') no orifício de travamento (44).



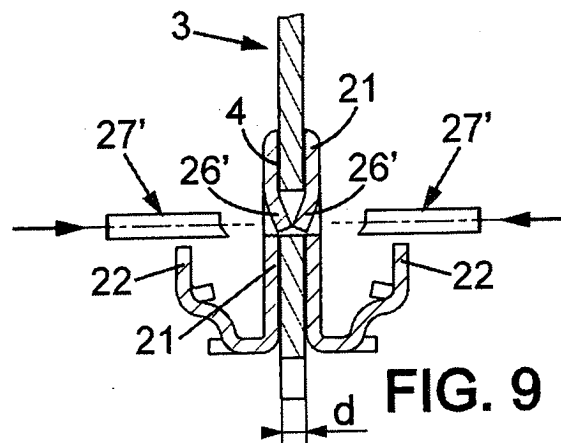
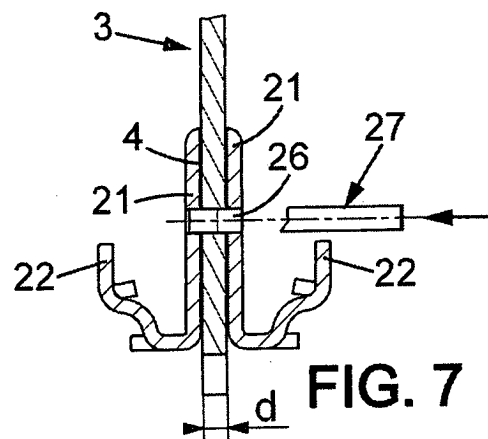
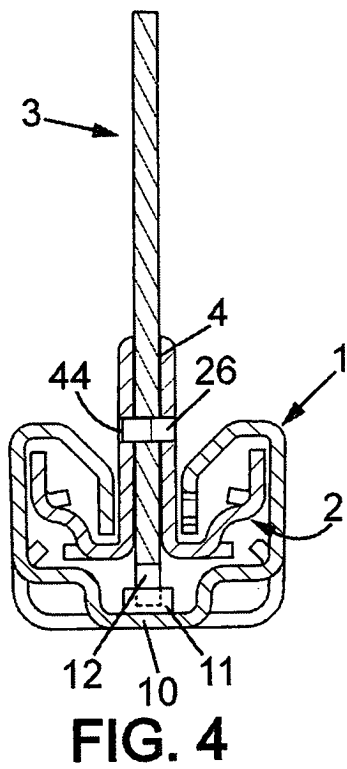
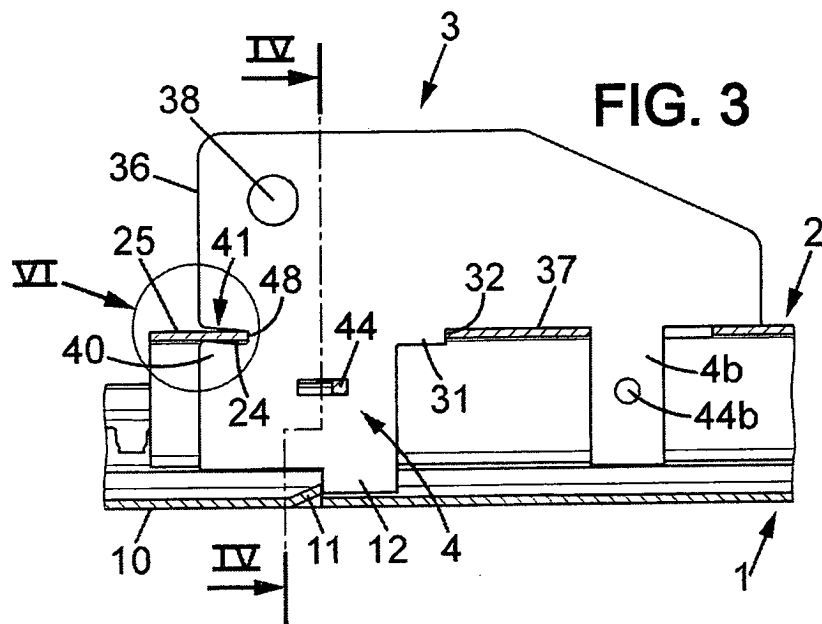


FIG. 5

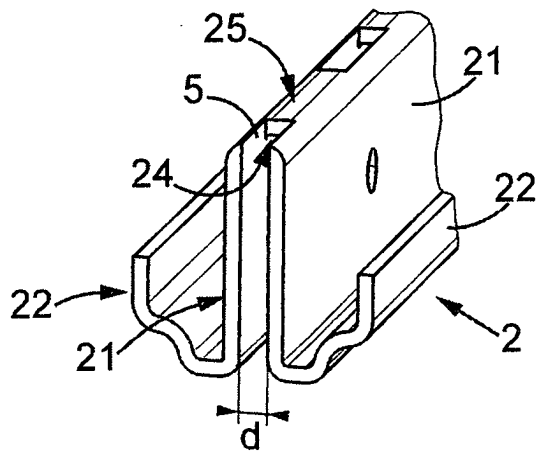


FIG. 6

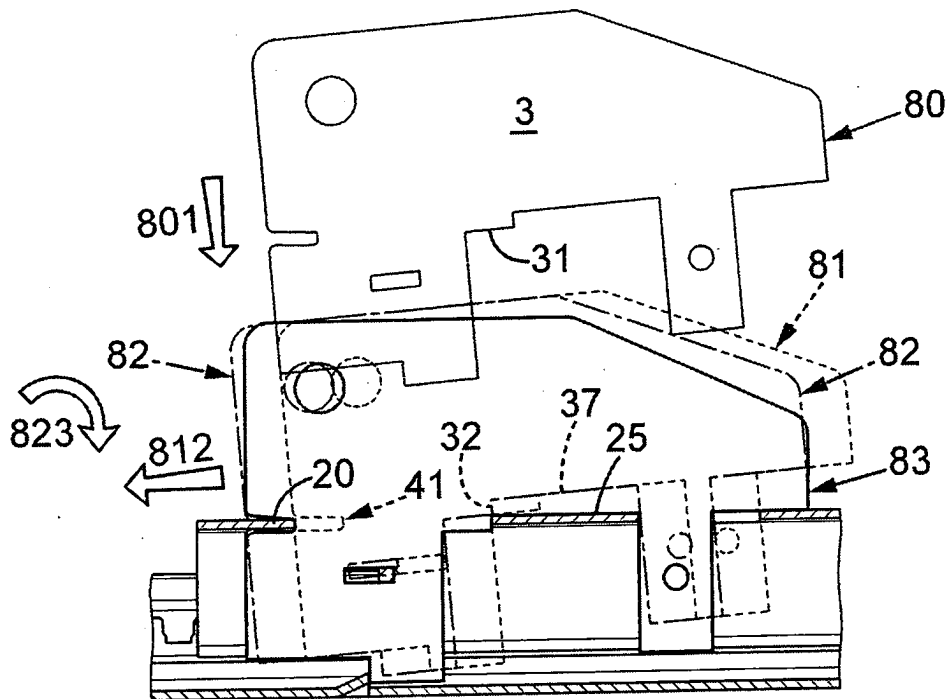
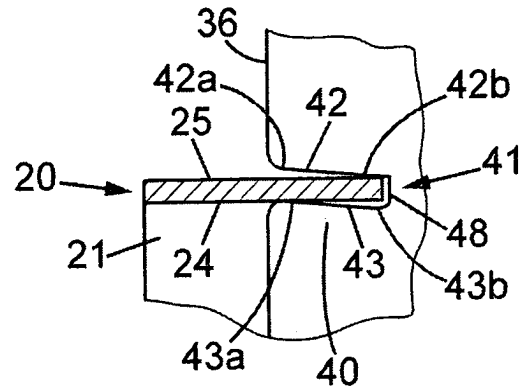


FIG. 8

RESUMO

"CORREDIÇA PARA BANCO DE VEÍCULO AUTOMÓVEL E PROCESSO DE MONTAGEM DE UMA TAL CORREDIÇA"

Corrediça para banco de veículo automóvel compreendendo um primeiro perfilado
5 fixo (1), sobre o qual é deslocável e guiado em translação um segundo perfilado (2) que tem
uma alma (20) e flancos laterais (21). Uma placa de união (3), fixada ao banco de veículo,
comporta pelo menos um elemento saliente (4), encaixado em um orifício perfurante (5) da
alma (20). Este elemento saliente (4) comporta um elemento de retenção (40) que se apoia
sobre a face inferior (24) da alma (20), e um orifício de travamento (44), perfurante, no qual
10 se insere uma porção embutida (26, 26') de um flanco lateral (21). O processo de montagem
consiste em inserir verticalmente a placa de união, em seguida em deslocá-la no sentido
longitudinal e em seguida em efetuar um engaste sobre o flanco lateral (21).