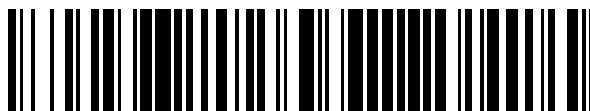


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 640 977**

51 Int. Cl.:

A47B 88/493 (2007.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **28.04.2008 PCT/EP2008/055157**

87 Fecha y número de publicación internacional: **13.11.2008 WO08135425**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **28.04.2008 E 08759387 (7)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **21.06.2017 EP 2144530**

54 Título: **Carril de guía telescópico**

30 Prioridad:

07.05.2007 DE 202007006692 U
02.04.2008 DE 202008004597 U

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
07.11.2017

73 Titular/es:

PAUL HETTICH GMBH & CO. KG (100.0%)
VAHRENKAMPSTRASSE 12-16
32278 KIRCHLENGERN, DE

72 Inventor/es:

BRINKMANN, RÜDIGER

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

ES 2 640 977 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Carril de guía telescópico

5 La presente invención se refiere a un carril de guía telescópico para partes de mueble extraíbles como cajones o similares, que comprende un carril de cuerpo fijable a un cuerpo de mueble, un carril de rodadura que puede unirse con una parte de mueble extraíble y un carril central dispuesto entre el carril de cuerpo y el carril de rodadura y que prolonga la extracción, así como un control de desarrollo, por medio del cual el carril de rodadura está acoplado al carril central durante la extensión hacia fuera de la posición de cierre hasta que el carril central haya alcanzado su máxima posición de extracción y esté bloqueado en esta posición con respecto al carril de cuerpo desacoplando simultáneamente el carril de rodadura del carril central y el carril central pueda desplazarse de nuevo en la dirección de cierre con respecto al carril de cuerpo únicamente cuando el carril de rodadura esté desplazado al máximo en la dirección de inserción con respecto al carril central inicialmente bloqueado y con ello esté acoplado nuevamente con el carril central.

15 Los carriles de guía telescópicos del tipo según el preámbulo son conocidos en diversas formas de realización. Así, son conocidas, por ejemplo, las denominadas "partes extraíbles quadro" en las que, en la zona de las pistas de rodadura, están previstos unos cuerpos rodantes en forma de bolas. Los carriles de guía telescópicos de este tipo son especialmente portantes. En los carriles de guía telescópicos de este tipo, el carril de cuerpo, el carril central que prolonga la extracción y el carril de rodadura que puede unirse con la parte de mueble extraíble están dispuestos verticalmente uno sobre otro en la posición de uso.

20 Hay también carriles de guía telescópicos del tipo según el preámbulo en los que los perfiles sustancialmente en forma de C del carril de cuerpo, del carril central que prolonga la extracción y del carril de rodadura están dispuestos horizontalmente uno junto a otro en posición de uso.

25 Con respecto al control de desarrollo, son conocidas también diferentes formas de realización, estando dispuestos los controles de desarrollo en la zona de las pistas de rodadura de los carriles de guía telescópicos. Por tanto, la capacidad portante de los carriles de guía telescópicos puede verse afectada negativamente, en particular cuando, gracias a la disposición de un control de desarrollo, una parte de las pistas de rodadura no puede estar equipada con bolas para aumentar la capacidad portante.

30 Se conocen también carriles de guía telescópicos con un control de desarrollo que no están dispuestos en la zona de las pistas de rodadura de las bolas. Tales carriles de guía telescópicos se divulgan en las patentes DE 296 21 957 U1 y EP 0 620 993 A1.

35 La presente invención se basa en el problema de crear un carril de guía telescópico del tipo según el preámbulo que se distingue por un control de desarrollo especialmente sencillo y que no menoscaba de ninguna forma la capacidad portante del carril de guía telescópico.

40 Una solución de este problema consiste según la invención en que el control de desarrollo conste de un miembro de acoplamiento provisto de dos guías de corredera que discurren de manera especularmente simétrica entre ellas y de un primer taco de corredera fijado al carril de cuerpo y asociado con una primera guía de las guías de corredera y un segundo taco de corredera fijado al carril de rodadura y asociado a la segunda guía de corredera, estando dispuesto el miembro de acoplamiento de manera pivotable alrededor de un eje que discurre perpendicularmente al plano de desplazamiento del carril de guía telescópico y las guías de corredera, discurren desplegadas en forma de V una respecto de otra, de manera que, al entrar la primera parte de corredera en la primera guía de corredera asociada a éste, se producen una conmutación del miembro de acoplamiento y una liberación concomitante del segundo taco de corredera con respecto a la segunda guía de corredera asociada a éste y viceversa.

45 Esta solución proporcionada está destinada a un carril de guía telescópico en el que el carril de cuerpo, el carril central y el carril de rodadura están dispuestos en posición de uso verticalmente uno sobre otro. El control de desarrollo según la invención puede estar dispuesto en este caso muy ventajosamente fuera de la zona de las pistas de rodadura de los elementos de carril individuales y, por tanto, no perjudica de ninguna manera a la capacidad portante de todo el carril de guía telescópico, ni siquiera especialmente cuando éste está equipado con cuerpos rodantes en forma de bolas en la zona de las pistas de rodadura. Además, el carril de guía telescópico según la invención se distingue por que el control de desarrollo presenta una estructura extremadamente sencilla y simple y, finalmente, consta sólo del miembro de acoplamiento con las guías de corredera y las piezas de corredera conectadas, por un lado, con el carril de cuerpo y, por otro lado, con el carril de rodadura.

50 Otra solución del problema según la invención consiste en que el control de desarrollo consta de un miembro de acoplamiento provisto de dos guías de corredera que discurren de manera especularmente simétrica entre ellas y de un primer taco de corredera fijado al carril de cuerpo y asociado con una primera guía de las guías de corredera y un segundo taco de corredera fijado al carril de rodadura y asociado con la segunda guía de corredera, estando

dispuesto el miembro de acoplamiento de manera pivotable alrededor de un eje que discurre paralelamente al plano de desplazamiento del carril de guía telescópico y las guías de corredera discurren desplegadas en forma de V una respecto de otra, de manera que, al entrar el primer taco de corredera en la primera guía de corredera asociada a éste se producen una conmutación del miembro de acoplamiento y una liberación concomitante del segundo taco de corredera con respecto a la segunda guía de corredera asociada a éste y viceversa.

Esta solución está destinada a un carril de guía telescópico en el que el carril de cuerpo, el carril central y el carril de rodadura están dispuestos horizontalmente uno junto a otro en posición de uso.

Asimismo, se aplican las ventajas anteriormente citadas a esta solución.

Asimismo, el proceso de funcionamiento de los controles de desarrollo es en ambos casos extraordinariamente poco complicado y sencillo dado que la conmutación del miembro de acoplamiento se realiza por medio del respectivo taco de corredera que se inserta en el miembro de acoplamiento o en una ranura de guía prevista aquí, de modo que durante el proceso de conmutación propiamente dicho, un taco de corredera pueda llevarse a una posición de acoplamiento y el taco de corredera adicional que se encuentra hasta entonces en la posición de acoplamiento puede ser movido hacia fuera de la posición de acoplamiento. Por tanto, no hay tampoco ninguna posibilidad de desplazamiento descontrolado e indeseado en la zona de transición para el respectivo elemento de carril que va a bloquearse, es decir, que el carril central, simultáneamente con el desacoplamiento del carril de rodadura, se acopla con el carril de cuerpo y se bloquea con respecto a éste, y recíprocamente también se acopla de nuevo simultáneamente con el carril de rodadura cuando está anulado el bloqueo con respecto al carril de cuerpo.

Para estos procesos de conmutación, como ya se ha mencionado, son necesarios solamente los componentes sencillos, de modo que se garantice un funcionamiento duradero y libre de perturbaciones de un carril de guía telescópico de este tipo.

Otras características de la invención son objeto de las reivindicaciones subordinadas.

En los dibujos adjuntos están representados ejemplos de realización de la invención que se describen con más detalle a continuación.

Muestran:

La figura 1, una representación en perspectiva de un carril de guía telescópico según la invención en estado completamente contraído;

La figura 2, una representación en perspectiva de la guía telescópica según la figura 1 en una posición intermedia de desplazamiento;

La figura 3, una representación en perspectiva del carril de guía telescópico según la invención en estado extraído;

Las figuras 4a a 4d, vistas en planta de un miembro de acoplamiento de un control de desarrollo del carril de guía en diferentes posiciones de desplazamiento;

La figura 5, una representación en perspectiva del miembro de acoplamiento del control de desarrollo;

La figura 6, una vista en planta del miembro de acoplamiento según la figura 5,

La figura 7, una representación en perspectiva de un carril de guía telescópico con carril de rodadura mostrado roto según un ejemplo de realización adicional de la invención;

La figura 8, una vista del carril de guía telescópico en dirección de la flecha VIII en la figura 7 en extracción total;

La figura 9, el detalle designado con IX en la figura 8 en representación ampliada;

La figura 10, una vista correspondiente a la figura 8 de un carril central de la guía telescópica que prolonga la extracción;

La figura 11, el detalle designado con XI en la figura 10 en representación ampliada; y

La figura 12, una vista de un miembro de acoplamiento del carril de guía telescópico según las figuras 7 a 9.

En las figuras 1 a 3 está designado con el símbolo de referencia 1 un carril de guía telescópico completamente representado que comprende un carril de cuerpo 2 que puede fijarse por el lado del cuerpo, un carril de rodadura 3 que puede unirse con una parte extraíble como, por ejemplo, un cajón, y un carril central 4 dispuesto entre el carril de cuerpo 2 y el carril de rodadura 3 y que prolonga la extracción.

Además, el carril de guía telescópico 1 está provisto de un control de desarrollo 5, por medio del cual se asegura que el carril de rodadura 3 pueda desplazarse con respecto al carril central 4 únicamente cuando el carril central 4 se extrae al máximo con respecto al carril de cuerpo 2 adyacente a éste; además, por medio del control de rodadura 5 puede asegurarse que el carril central 4 pueda moverse hacia atrás desde su posición completamente extraída hasta la posición de cierre únicamente cuando el carril de rodadura 3 se ha movido hacia atrás al máximo en la dirección de inserción con respecto al carril central 4.

Se desea un control de desarrollo 5 de este tipo para evitar un desplazamiento descontrolado del carril central 4 con respecto al carril del cuerpo 2 y/o al carril de rodadura 3, de lo que resulta una carga favorable de los componentes de carril. Además, el desarrollo controlado tiene una influencia extraordinariamente favorable sobre la fuerza de accionamiento y la bajada.

5 El control de desarrollo 5 comprende un miembro de acoplamiento 6 y un primer taco de corredera 7 fijado al carril de cuerpo 2 así como un segundo taco de corredera 8 fijado al carril de rodadura 3.

10 El término "taco de corredera" puede considerarse aquí como condicionado puramente por el funcionamiento dado que los tacos de corredera 7 y 8 son componentes en forma de pasadores que están fijados, por un lado, al carril de cuerpo 2 y, por otro lado, al carril de rodadura 3.

15 El miembro de acoplamiento 6, como ponen de manifiesto claramente en particular las figuras 5 y 6, está provisto de una primera guía de corredera 6a y una segunda guía de corredera 6b, estando dispuestas las dos guías de corredera 6a y 6b de manera especularmente simétrica entre ellas y discurren sustancialmente desplegadas en forma de V una respecto de otra. Además, las dos guías de corredera 6a y 6b están dispuestas dentro del miembro de acoplamiento 6 en diferentes planos. En este caso, la profundidad de las guías de corredera 6a y 6b es insignificamente mayor que el espesor total del miembro de acoplamiento 6, de modo que resulte un agujero 6c en la zona de superposición de las dos guías de corredera 6a y 6b.

20 En su extremo alejado de las guías de corredera 6a y 6b, el miembro de acoplamiento 6 está equipado con un taladro de apoyo 6d. Este taladro de apoyo 6d se atraviesa por un muñón de apoyo 9 que está conectada a un bloque de apoyo 10 fijado estacionariamente al carril central 4. El eje del muñón de apoyo 9 discurre perpendicularmente al plano de desplazamiento de todo el carril de guía telescópico 1. El miembro de acoplamiento 6 está dispuesto de manera pivotable alrededor de este eje dentro límites.

25 El primer taco de corredera 7 fijado al carril de cuerpo 2 está asociado a la primera guía de corredera 6a que mira correspondientemente hacia abajo.

30 Por el contrario, el segundo taco de corredera 8 fijado al carril de rodadura 3 está asociado a la segunda guía de corredera 6b que mira hacia arriba.

35 En la posición del carril de guía telescópico 1 completamente contraída visible en la figura 1, el segundo taco de corredera 8 comentado encaja en la segunda guía de corredera superior 6b del miembro de acoplamiento 6, lo que se muestra muy claramente la figura 1. Si ahora una parte de mueble extraíble unida con el carril de rodadura 3 se extrae de la posición de cierre, el carril de rodadura 3 se desplaza de manera correspondiente en la dirección de apertura. En esta primera fase de apertura, el carril central 4 está acoplado forzosamente con el carril de rodadura 3 por medio del encaje del segundo taco de corredera 8 en la segunda guía de corredera 6b, de modo que el carril de rodadura 3 se desplace primero conjuntamente con el carril central 4 en la dirección de extracción. Cuando se ha alcanzado el recorrido de extracción completo del carril central 4, el primer taco de corredera 7 fijado al carril de cuerpo 2 llega a la zona de la primera guía de corredera inferior 6a. En este caso, se hace pivotar entonces el miembro de acoplamiento 6 alrededor del eje del muñón de apoyo 7, con lo que se provocan una liberación del bloqueo entre el taco de corredera 8 que se encuentra en el carril de rodadura 3 y el miembro de acoplamiento 6 y, simultáneamente, un bloqueo entre el taco de corredera 7 fijado al carril de cuerpo 2 y el miembro de acoplamiento 6. Esto significa que a partir de esta posición de extracción, el carril de rodadura 3 puede ser separado del carril central 4 y extraído completamente con respecto a éste, mientras que, simultáneamente, el carril central 4 está asegurado o bloqueado contra desplazamiento hacia atrás con relación al carril de cuerpo 2.

50 Únicamente cuando el carril de rodadura 3 se hace retroceder de nuevo en dirección de inserción y el taco de corredera 8 fijado al carril de rodadura 3 entre en la guía de corredera superior o segunda 6b asociada a éste, el miembro de acoplamiento 6 se hace pivotar de nuevo alrededor de su eje 7, con lo que, por un lado, se provoca ahora de nuevo un acoplamiento entre el carril central 4 y el carril de rodadura 3 y un desacoplamiento entre el carril central 4 y el carril de cuerpo 2. Por tanto, la unidad acoplada constituida por el carril central 4 y el carril de rodadura 3 puede ser movida de nuevo hacia atrás hasta su posición de cierre.

55 El miembro de acoplamiento 6 está fabricado completamente de una sola pieza de plástico. Debido al agujero 6c en la zona de transición entre las dos guías de corredera 6a y 6b, se alcanza aquí una cierta elasticidad de resorte a través de la cual pueden amortiguarse en gran medida los ruidos durante la "conmutación" entre los estados de acoplamiento individuales previamente descritos. Adicionalmente, en la zona de apoyo del miembro de acoplamiento 6, puede preverse un resorte de amortiguación (no representado) que puede velar también por la amortiguación de ruido durante la conmutación del miembro de acoplamiento 6.

60 Las figuras 4a a 4d muestran de nuevo en representación esquemática el desarrollo de la conmutación del miembro de acoplamiento 6 a través de las dos piezas de corredera 7 y 8. Estas figuras citadas ponen claramente de

- manifiesto que, durante la extracción del carril de guía telescópico 1 desde la posición de cierre o durante la contracción volviendo de la posición de extracción a la posición de cierre, se realiza por medio de los dos tacos de corredera 7 y 8 un desarrollo deseado y controlado del carril central 4 y del carril de rodadura 3, de modo que el carril de rodadura 3, partiendo de la posición de cierre, pueda desplazarse con relación al carril central 4 únicamente cuando el carril central 4 se ha extraído al máximo con respecto al carril de cuerpo 2 y que – saliendo de la posición de apertura – el carril central 4 pueda hacerse retroceder con respecto al carril de cuerpo 2 únicamente cuando el carril de rodadura 3 se haya desplazado hacia atrás hasta su posición de inserción máxima con respecto al carril central 4.
- 5
- 10 En contraposición al ejemplo de realización previamente descrito en el que el carril de cuerpo, el carril central y el carril de rodadura están dispuestos verticalmente uno sobre otro en posición de uso, en los dibujos 7 a 12 está representado un ejemplo de realización de la invención en el que las partes de carril 2, 4, 3 mencionadas están dispuestas una junto a otra horizontalmente en posición de uso.
- 15 Resulta de ello entonces la diferencia adicional con respecto al ejemplo de realización según las figuras 1 a 6 que consiste en que ahora el muñón de apoyo 9 fijado también en este caso al carril central 4 discurre paralelamente al plano de desplazamiento de todo el carril de guía telescópico 1.
- 20 El miembro de acoplamiento 6 puede hacerse pivotar ahora de nuevo dentro de límites alrededor de este muñón de apoyo 9 y controlarse a través de las piezas de corredera fijadas alternativamente al carril de cuerpo 2 o al carril de rodadura 3, tal como ocurre en la descripción del ejemplo de realización según las figuras 1 a 6.
- 25 Como muestran las figuras 10 a 12, el carril central 4, en el que está dispuesto de manera pivotable el miembro de acoplamiento 6, está provisto de dos estampaciones 11 que discurren en ángulo uno con respecto a otro, a los que está asociado un rebajo correspondiente 12 del miembro de acoplamiento 6.
- 30 Las estampaciones 11 y el rebajo 12 están dispuestos de tal modo que el miembro de acoplamiento 6 esté asegurado en ambas posiciones extremas posibles durante el pivotamiento frente al abandono inadvertido de esta posición de basculación, es decir, el miembro de acoplamiento 6 no puede caerse fuera de una de las posiciones de pivotamiento por la fuerza de la gravedad. Por tanto, se abre la posibilidad de utilizar un carril de guía telescópico según las figuras 7 a 11 sin ninguna modificación de una pieza de mueble extraíble tanto en el lado izquierdo como en el lado derecho.
- 35 Por supuesto, alternativamente, pueden preverse las estampaciones 11 también en el miembro de acoplamiento 6 y, por consiguiente, pueden preverse los correspondientes rebajos en el carril central 4. Además, es imaginable también que, en lugar de estampaciones continuas lineales 11 y rebajos continuos correspondientemente lineales 12, se prevean, por ejemplo, unos respectivos resaltos a manera de protuberancias en uno de los componentes correspondientes y unos agujeros u orificios correspondientes en el otro respectivo componente para poder fijar la posición del miembro de acoplamiento 6 en sus posibles posiciones extremas. Asimismo, a este fin, pueden preverse zonas magnéticas en los mencionados componentes.
- 40
- 45 Como pone claramente de manifiesto en particular también la figura 12, el miembro de acoplamiento 6 que está fabricado de nuevo completamente de un plástico, está provisto en la zona de su taladro de apoyo 6d de un agujero 13 dentro del cual están dispuestas unas almas 14 configuradas a modo de resorte, que soportan la zona central 15 con el taladro de apoyo 6d. Por tanto, esta zona central 15 del miembro de acoplamiento 6 que presenta el taladro de apoyo 6d puede ser elástica dentro de límites en la dirección de desplazamiento y, por tanto, puede amortiguarse.
- 50 En el ejemplo de realización según las figuras 7 a 12, el miembro de acoplamiento 6 está dispuesto sobre el lado del carril central 4 vuelto hacia el carril de rodadura 3. Para que el taco de corredera 7 fijado al carril de cuerpo 2 puede cooperar sin problemas con el miembro de acoplamiento 6, está previsto en la zona del carril central 4 un agujero 16 a través del cual se extiende al menos la zona correspondiente de la curva de control del miembro de acoplamiento 6 asociada al taco de corredera 7.
- 55 Alternativamente, sería imaginable también el apoyo del miembro de acoplamiento 6 entre el carril de cuerpo 2 y el carril central 4, debiendo atravesarse entonces, por supuesto, el agujero 16 por medio de la zona correspondiente del miembro de acoplamiento 6 en dirección al carril de rodadura 3.
- 60 Asimismo, es imaginable disgregar el miembro de acoplamiento 6 en su zona de apoyo y prever el apoyo sobre ambos lados del carril central 4.

Dado que la función del control de desarrollo 5 en el ejemplo de realización según las figuras 7 a 12 no se diferencia con respecto al ejemplo de realización según las figuras 1 a 6, puede renunciarse aquí a una repetición detallada de la descripción de este desarrollo de funcionamiento. Únicamente cabe consignar que los ejemplos de realización

representados se diferencian en que las posiciones de los muñones de apoyo 9, alrededor de los cuales pueden pivotar los miembros de acoplamiento 6, están dispuestas con un decalaje de 90° entre ellas, de conformidad con la construcción diferente y la posición diferente de las partes de carril 2 a 4 entre ellas, tal como ya se ha mencionado más arriba.

5 En la descripción de los ejemplos de realización representados se ha utilizado repetidamente el término de “plano de desplazamiento del carril de guía telescópico 1”. Por éste, debe entenderse un plano horizontal en posición de uso dentro del cual se desplaza una parte de mueble extraíble apoyada sobre dos carriles de guía telescópicos según la

10 invención.

REIVINDICACIONES

1. Carril de guía telescópico (1) para partes de mueble extraíbles como cajones o similares, que comprende un carril de cuerpo (2) fijable a un cuerpo de mueble, un carril de rodadura (3) que puede unirse con una parte de mueble extraíble y un carril central (4) dispuesto entre el carril de cuerpo (2) y el carril de rodadura (3) y que prolonga la extracción, así como un control de desarrollo (5), por medio del cual el carril de rodadura (3) está acoplado con el carril central (4) durante la extensión hacia fuera de la posición de cierre hasta que el carril central (4) haya alcanzado su máxima posición de extracción y esté bloqueado en esta posición con respecto al carril de cuerpo (2) desacoplando simultáneamente el carril de rodadura (3) del carril central (4) y el carril central (4) pueda desplazarse de nuevo en la dirección de cierre con respecto al carril de cuerpo (2) únicamente cuando el carril de rodadura (3) esté desplazado al máximo en la dirección de inserción con respecto al carril central (4) inicialmente bloqueado y, con ello, esté acoplado de nuevo con el carril central (4), **caracterizado por que** el control de desarrollo (5) consta de un miembro de acoplamiento (6) provisto de dos guías de corredera (6a, 6b) que discurren de manera especularmente simétrica entre ellas y de un primer taco de corredera (7) fijado al carril de cuerpo (2) y asociado con una primera de las guías de corredera (6a) y un segundo taco de corredera (8) fijado al carril de rodadura (3) y asociado a la segunda guía de corredera (6b), a cuyo fin el miembro de acoplamiento (6) está apoyado de manera pivotable alrededor de un eje (9) que discurre perpendicularmente al plano de desplazamiento del carril de guía telescópico (1) dispuesto horizontalmente en posición de uso y las guías de corredera (6a, 6b) discurren desplegadas en forma de V una respecto otra de tal modo que, al entrar el primer taco de corredera (7) en la primera guía de corredera (6a) asociada a éste, se producen una conmutación del miembro de acoplamiento (6) y una liberación concomitante del segundo taco de corredera (8) respecto de la segunda guía de corredera (6b) asociada a éste y viceversa.
2. Carril de guía telescópico según la reivindicación 1, **caracterizado por que** las piezas de corredera (7, 8) están dispuestos uno sobre otro en el carril de cuerpo (2) y el carril de rodadura (3) respectivamente y, de manera correspondiente, las guías de corredera (6a, 6b) están dispuestas en el miembro de acoplamiento (6) en diferentes planos de altura del miembro de acoplamiento (6).
3. Carril de guía telescópico según la reivindicación 2, **caracterizado por que** la profundidad de la primera guía de corredera (6a) abierta hacia abajo en dirección al carril de cuerpo (2) y la profundidad de la segunda guía de corredera (6b) abierta hacia arriba en dirección al carril de rodadura (3) son respectivamente más grandes que la mitad del grosor total del miembro de acoplamiento (6), de modo que en la zona de solapamiento de las dos guías de corredera (6a, 6b) está formado un agujero (6c) en la zona de la punta de su recorrido en forma de V.
4. Carril de guía telescópico según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** el miembro de acoplamiento (6) está fabricado en su totalidad como una sola pieza de un plástico.
5. Carril de guía telescópico según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** el miembro de acoplamiento (6) está montado de forma pivotable alrededor del eje de un bulón de apoyo (9), estando soportado el bulón de apoyo (9) por un bloque de apoyo (10) fijado al carril central (4).
6. Carril de guía telescópico según la reivindicación 5, **caracterizado por que** en la zona de apoyo del miembro de acoplamiento (6) están previstos medios de amortiguación para amortiguar el ruido durante la conmutación del miembro de acoplamiento (6).
7. Carril de guía telescópico según la reivindicación 6, **caracterizado por que** como medios de amortiguación están previstos uno o varios resortes.
8. Carril de guía telescópico (1) para partes de mueble extraíbles como cajones o similares, que comprende un carril de cuerpo (2) que puede fijarse a un cuerpo de mueble, un carril de rodadura (3) que puede unirse con una parte de mueble extraíble y un carril central (4) dispuesto entre el carril de cuerpo (2) y el carril de rodadura (3) y que prolonga la extracción, así como un control de desarrollo (5), por medio del cual el carril de rodadura (3) está acoplado con el carril central (4) durante la extensión hacia fuera de la posición de cierre hasta que el carril central (4) haya alcanzado su máxima posición de extracción y esté bloqueado en esta posición con respecto al carril de cuerpo (2) desacoplando simultáneamente el carril de rodadura (3) del carril central (4) y el carril central (4) se desplazable de nuevo en la dirección de cierre con respecto al carril de cuerpo (2) únicamente cuando el carril de rodadura (3) se haya desplazado al máximo en la dirección de inserción con respecto al carril central (4) inicialmente bloqueado y, con ello, esté acoplado de nuevo con el carril central (4), **caracterizado por que** el control de desarrollo (5) consta de un miembro de acoplamiento (6) provisto de dos guías de corredera (6a, 6b) que discurren de manera especularmente simétrica entre ellas y de un primer taco de corredera (7) fijado al carril de cuerpo (2) y asociado con una primera de las guías de corredera (6a) y un segundo taco de corredera (8) fijado al carril de rodadura (3) y asociado a la segunda guía de corredera (6b), a cuyo fin el miembro de acoplamiento (6) está montado de manera pivotable alrededor de un eje (9) que discurre paralelamente al plano de desplazamiento del carril de guía telescópico (1) dispuesto horizontalmente en la posición de uso, y las guías de corredera (6a, 6b)

discurren desplegadas en forma de V una respecto de otra de modo que, al entrar el primer taco de corredera (7) en la primera guía de corredera (6a) asociada a éste, se producen una conmutación del miembro de acoplamiento (6) y una liberación concomitante del segundo taco de corredera (8) respecto de la segunda guía de corredera (6b) asociada a éste y viceversa.

5
9. Carril de guía telescópico según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** el carril central (4) está equipado con unas estampaciones (11) que discurren en ángulo una con respecto a otra y el miembro de acoplamiento (6) está equipado con un rebajo (12) asociado a estas estampaciones (11), encajando siempre una de las estampaciones (11) en el rebajo (12) del miembro de acoplamiento (6) cuando el miembro de acoplamiento (6) se ha hecho pivotar hasta una de sus posibles posiciones de conmutación.

10
10. Carril de guía telescópico según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** el miembro de acoplamiento (6), en la zona del entorno de su taladro de apoyo (6d), está provisto de un agujero (13), dentro del cual unas almas a modo de resorte (14) soportan elásticamente una zona central (15) que presenta el taladro de apoyo (6d).

Fig. 1

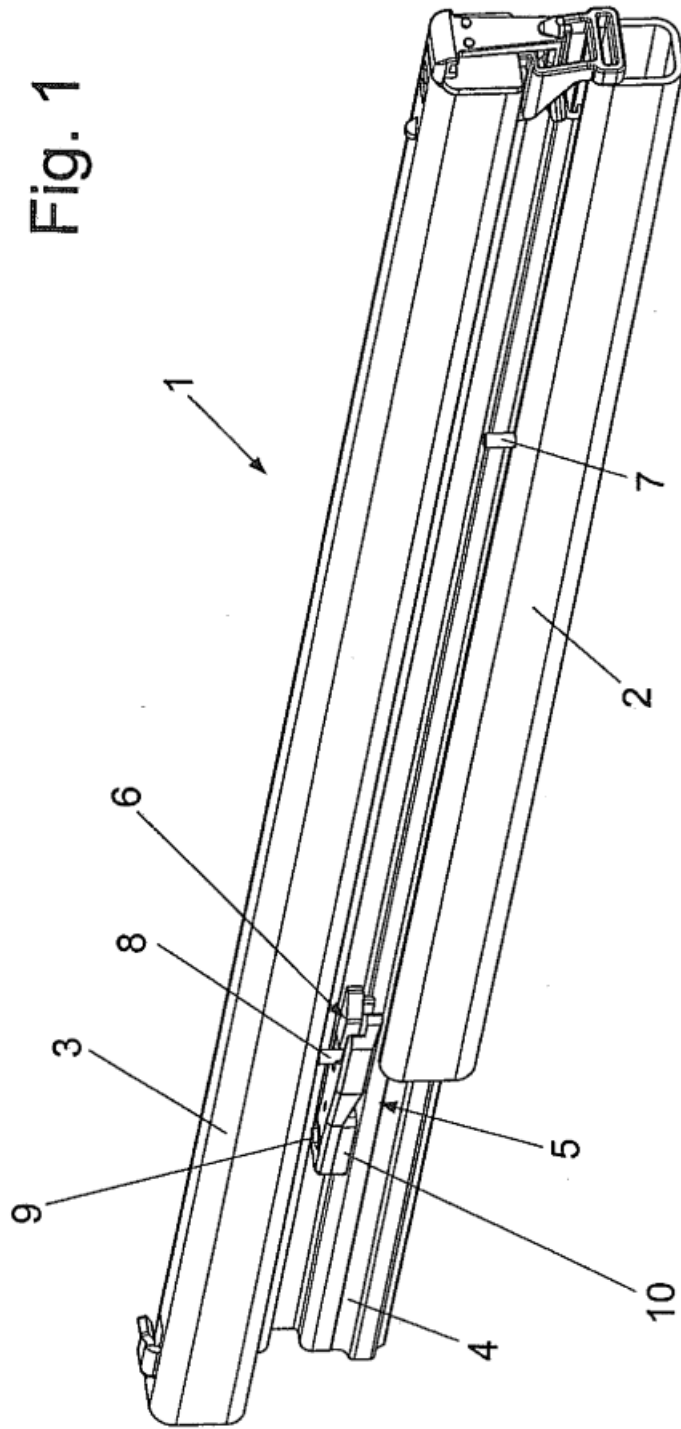


Fig. 2

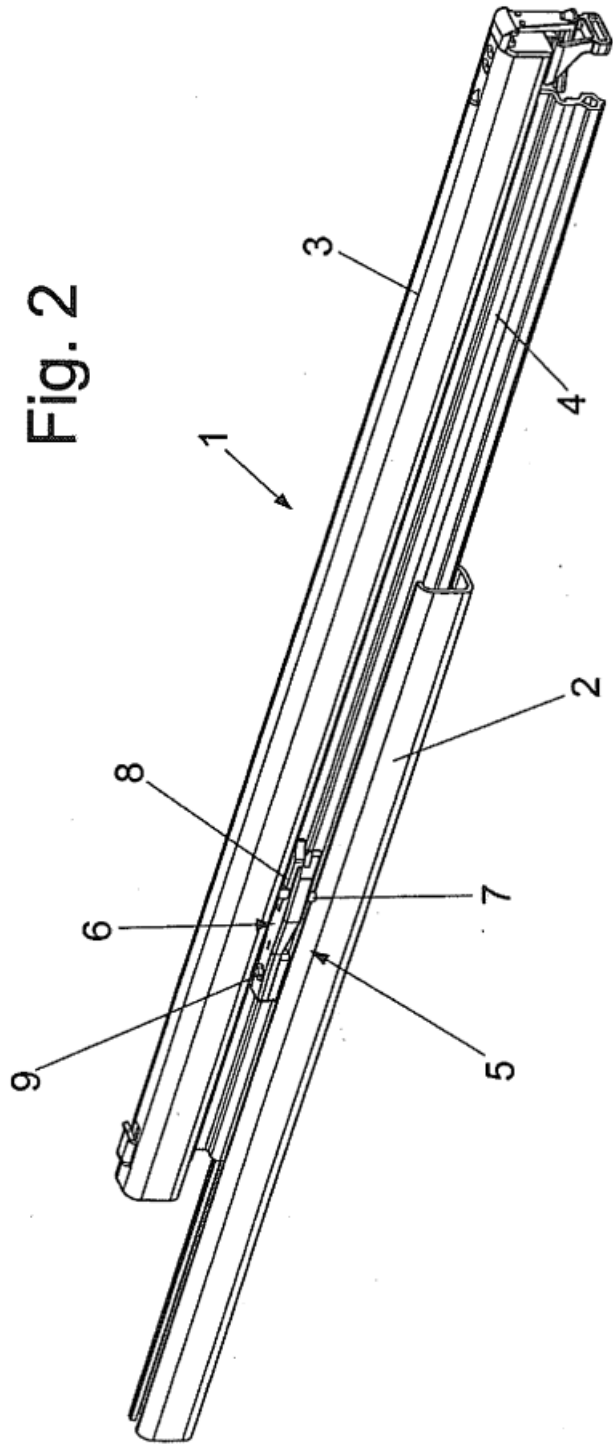
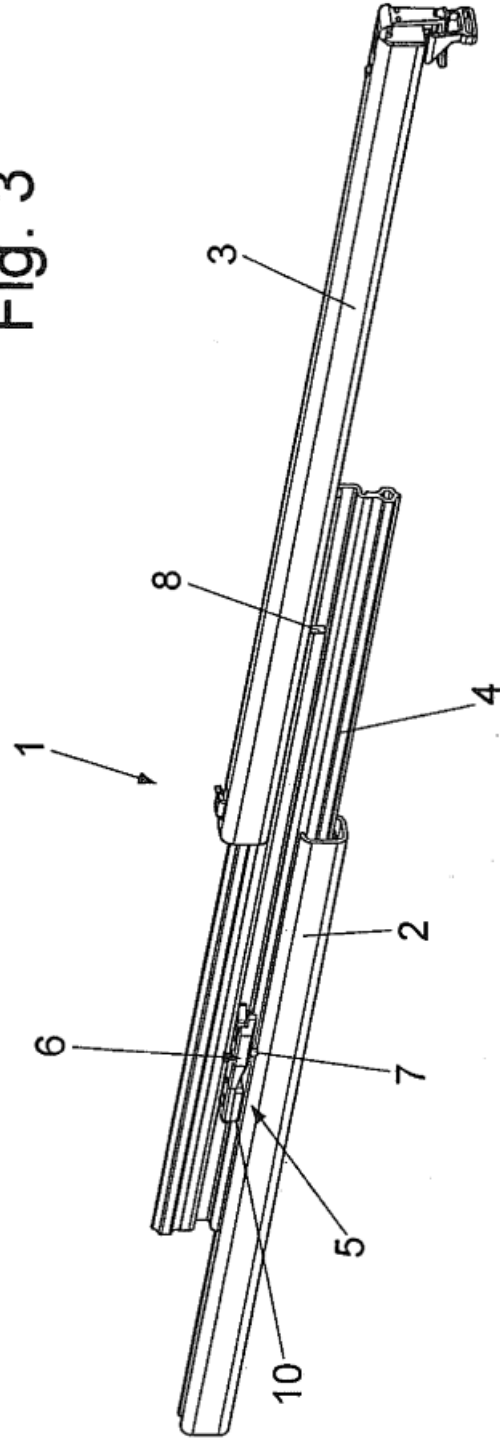
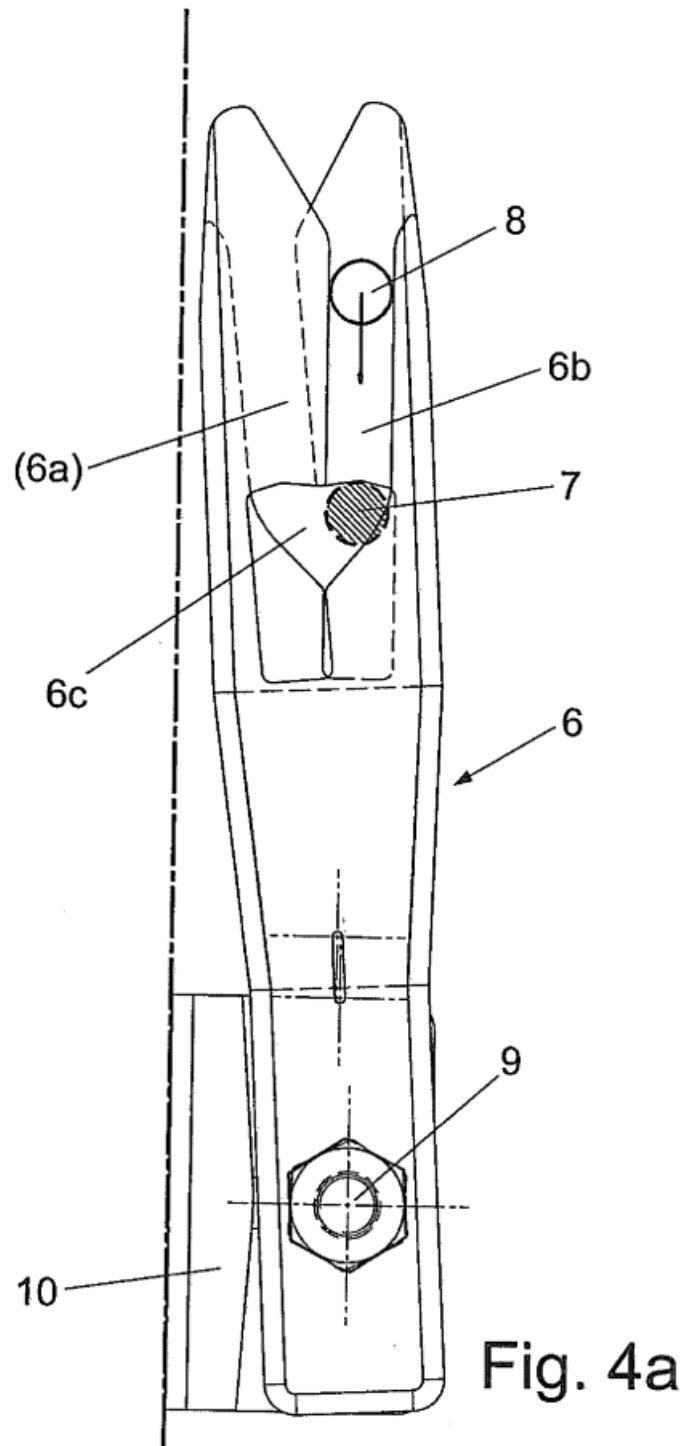
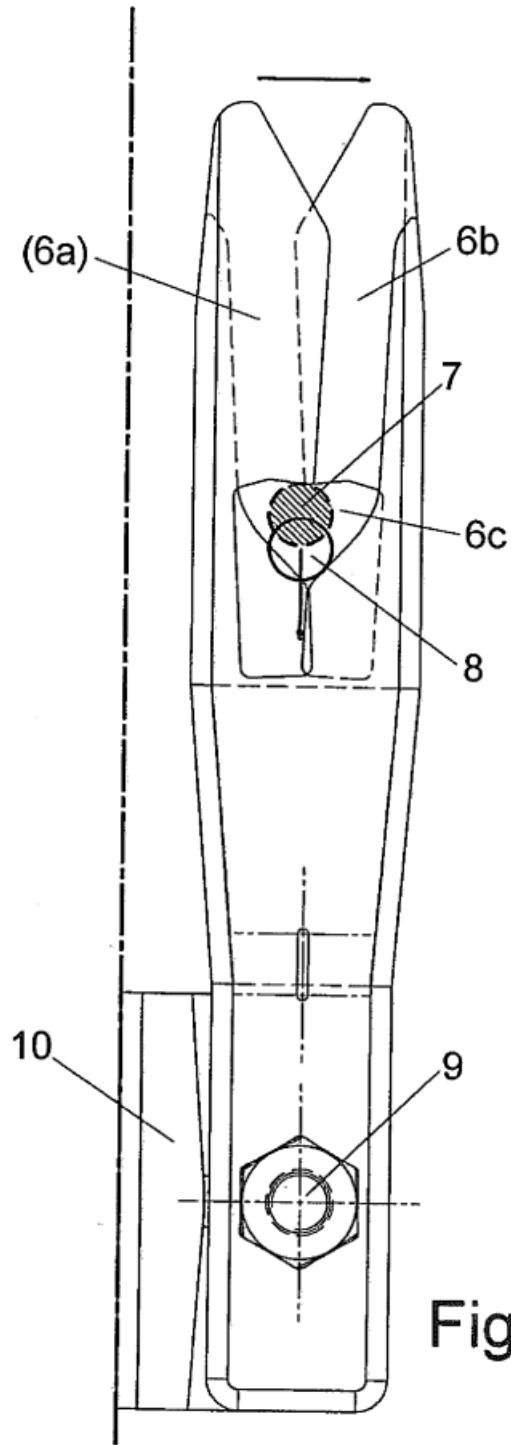
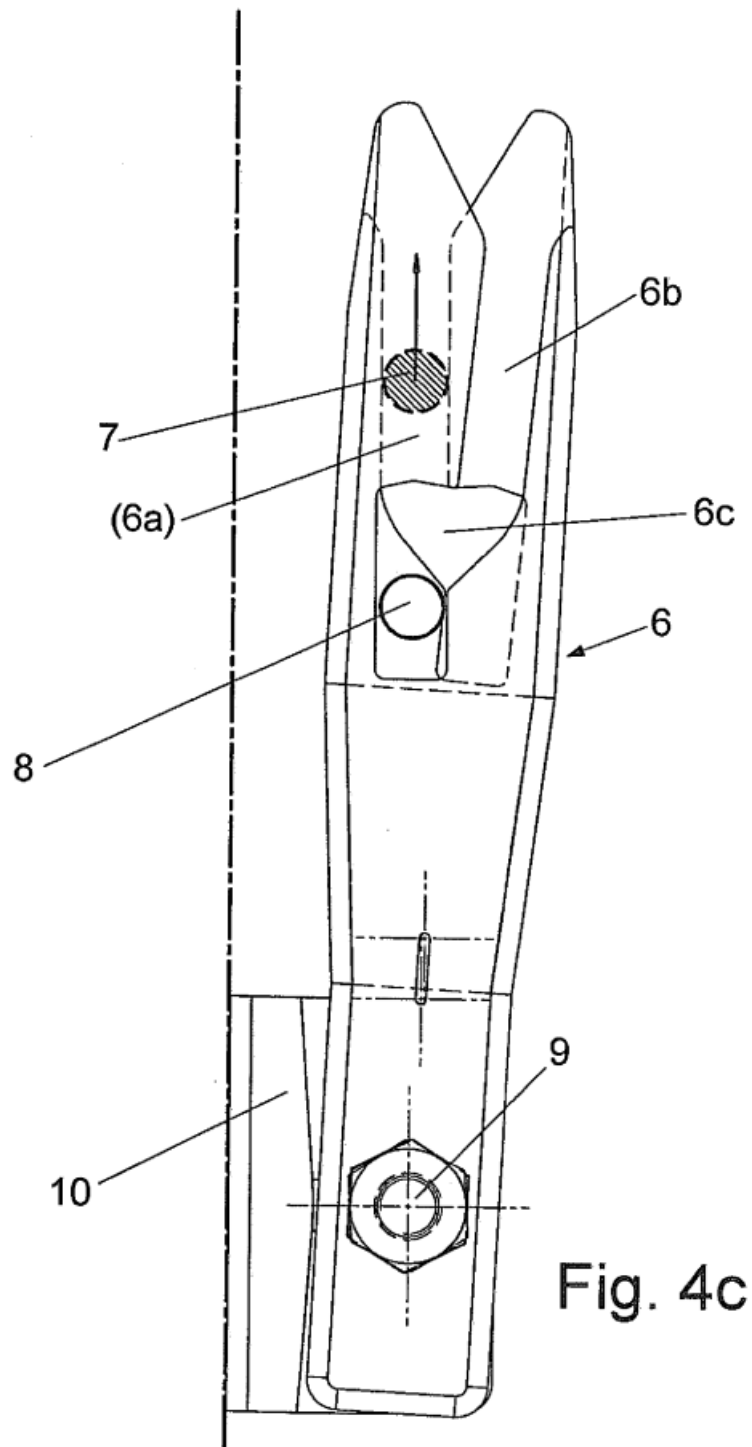


Fig. 3









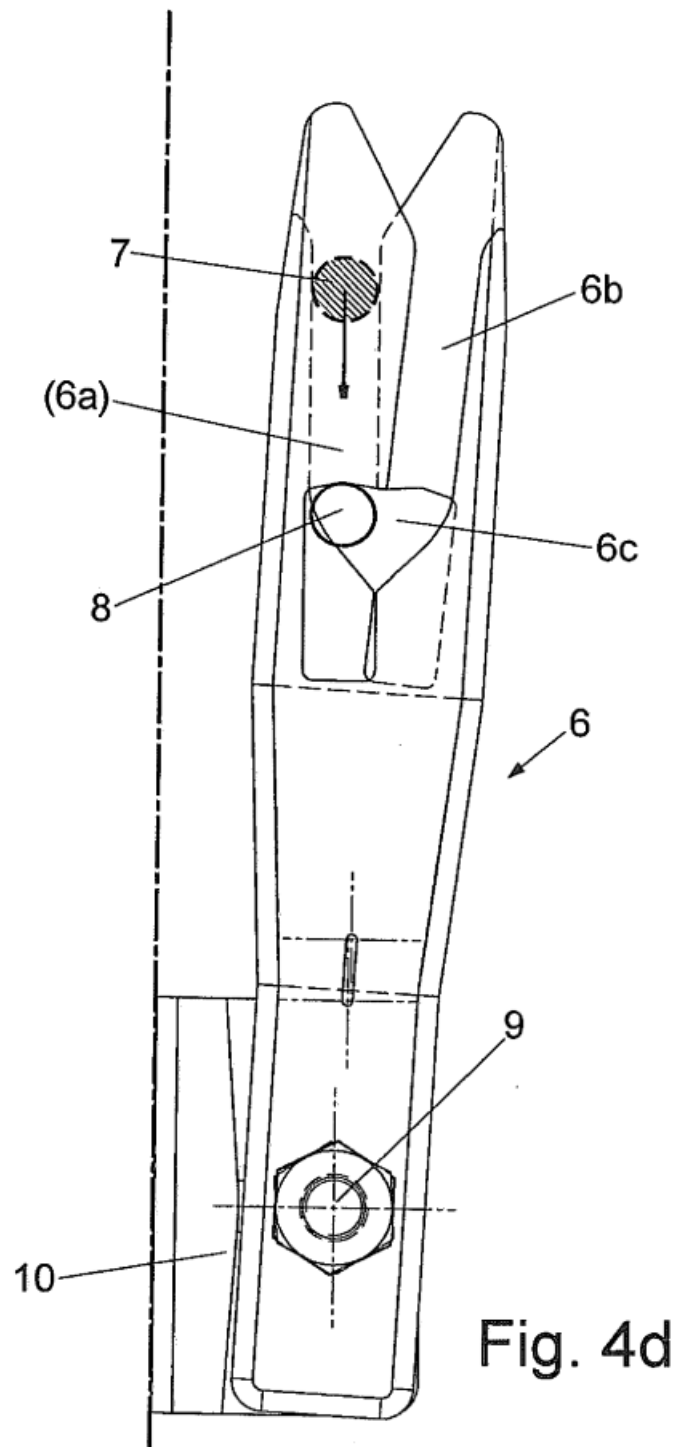


Fig. 5

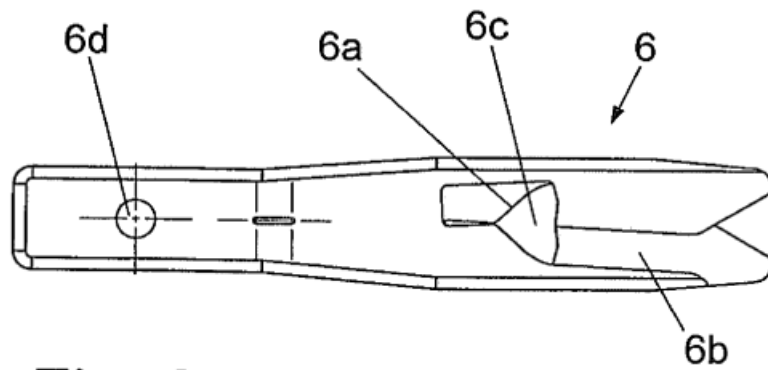
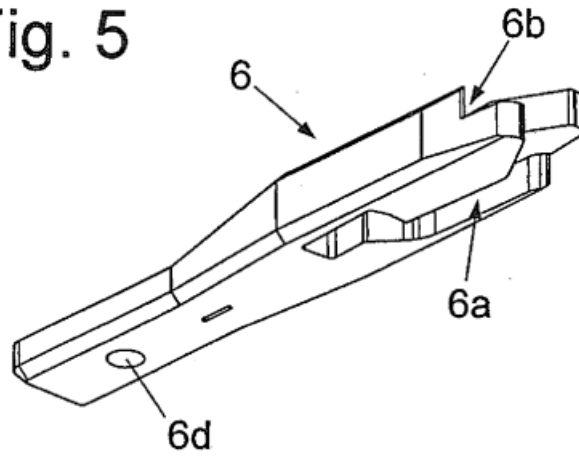


Fig. 6

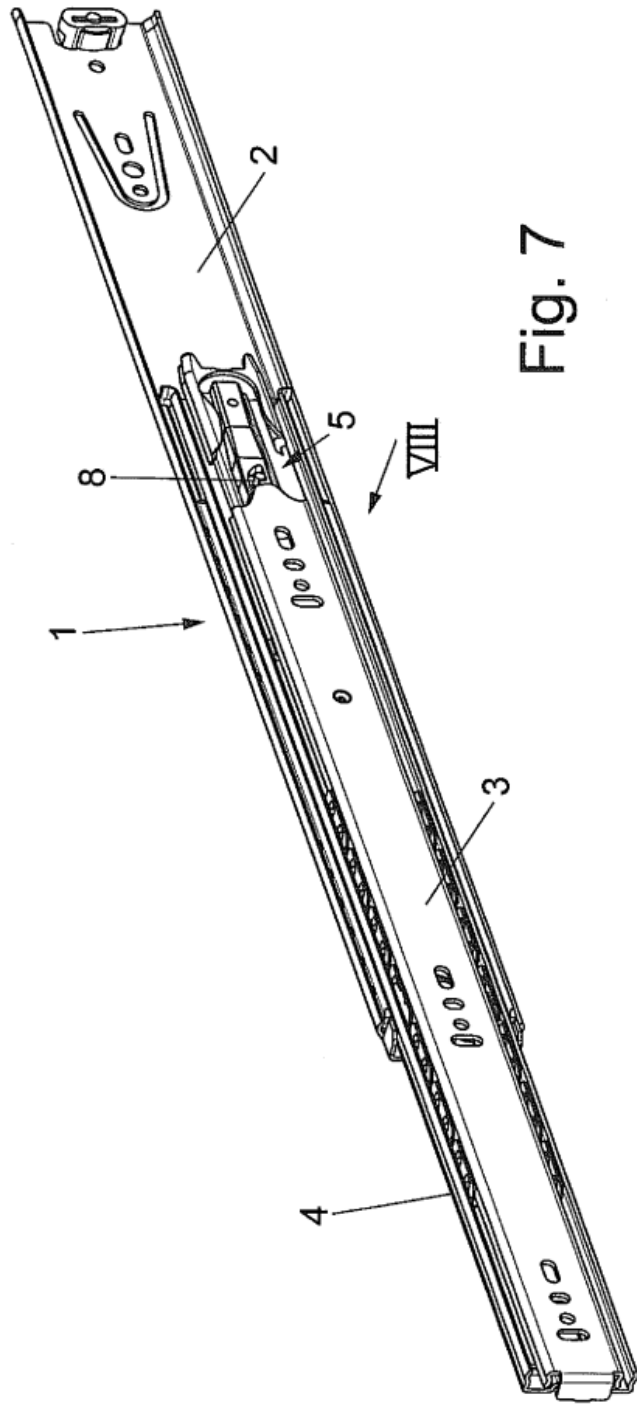
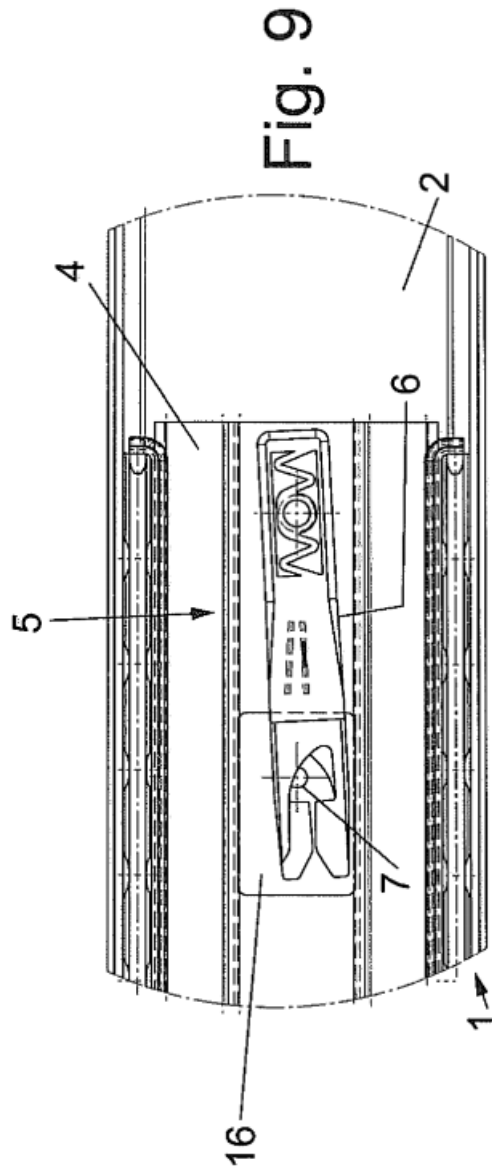
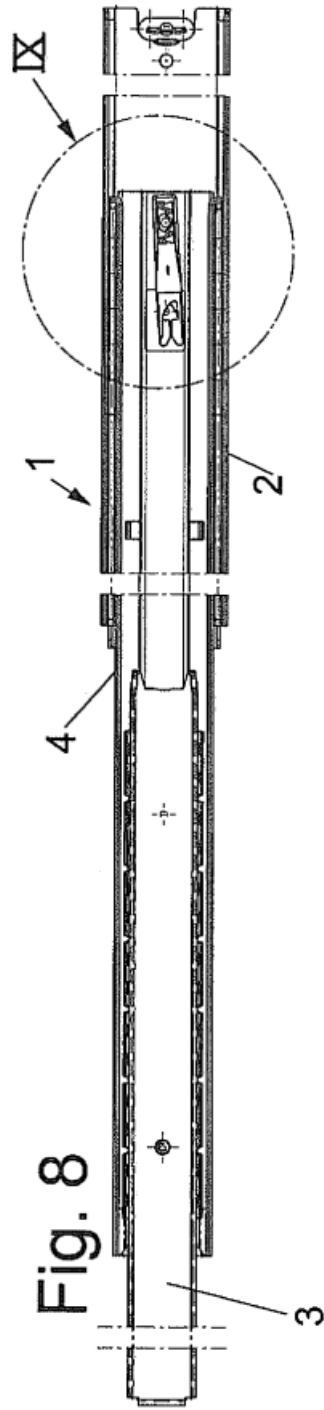
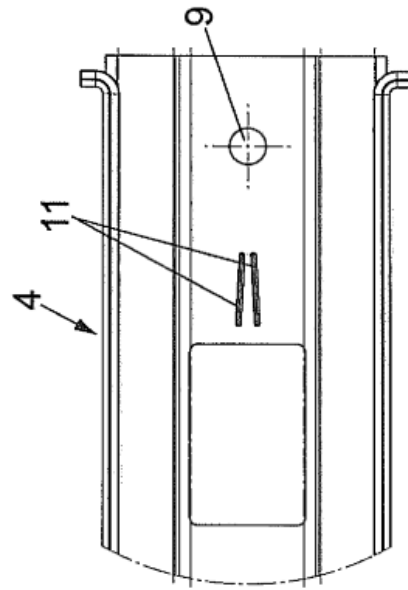
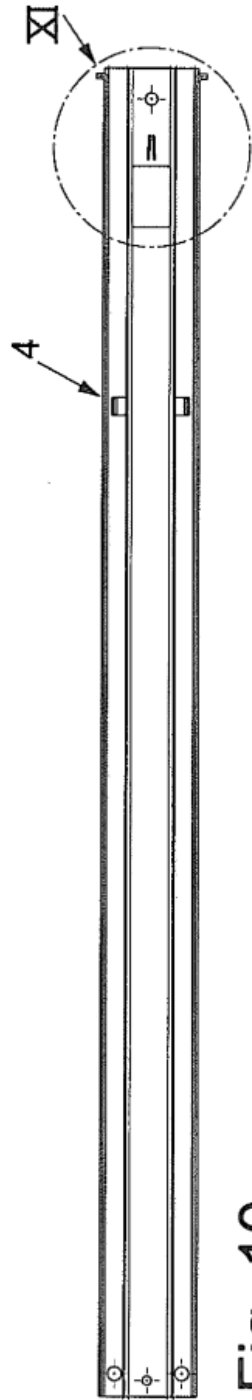


Fig. 7





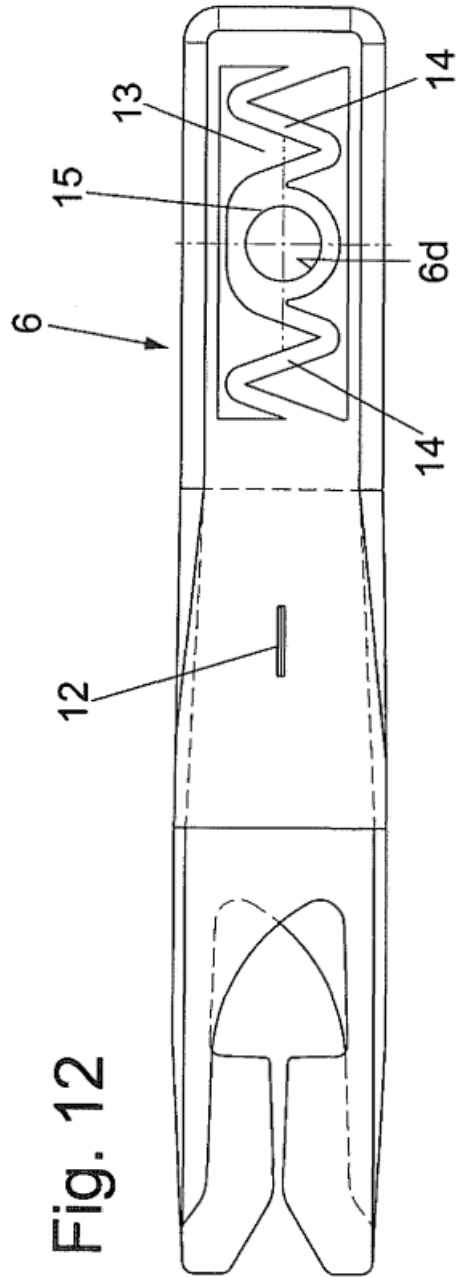


Fig. 12