

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

(11) N° de publication : **2 539 686**
(à n'utiliser que pour les commandes de reproduction)

(21) N° d'enregistrement national : **84 00877**

(51) Int Cl³ : B 60 R 16/02; B 60 K 35/00; B 60 N 1/02.

(12)

DEMANDE DE CERTIFICAT D'UTILITÉ

A3

(22) Date de dépôt : 20 janvier 1984.

(30) Priorité IT, 20 janvier 1983, n° 20541B/83.

(43) Date de la mise à disposition du public de la demande : BOPI « Brevets » n° 30 du 27 juillet 1984.

(60) Références à d'autres documents nationaux apparentés :

(71) Demandeur(s) : Société dite : ALFA ROMEO AUTO SpA.
— IT.

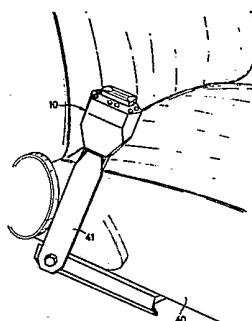
(72) Inventeur(s) : Leonardo Dimora, Edoardo Rogora et Giuseppe Tunesi.

(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire(s) : Barnay.

(54) Unité multifonctionnelle, en particulier pour le positionnement d'un siège de véhicule.

(57) Unité multifonctionnelle 10 disposée à proximité du siège avant d'un véhicule automobile, comprenant la boucle pour l'accrochage d'une ceinture de sécurité pour véhicules automobiles, caractérisée par le fait qu'elle comprend d'autre part au moins les commandes pour l'actionnement des organes qui permettent le positionnement d'un siège de ladite voiture.



La présente invention concerne une unité englobant plusieurs fonctions, à savoir : la boucle d'une ceinture de sécurité et les commandes pour le positionnement d'un siège d'une voiture automobile.

5 On assiste actuellement à une utilisation de plus en plus massive de servomécanismes et d'actionneurs électriques pour la commande des différents systèmes de réglage et de contrôle présents sur la voiture, tels que par exemple les lève-glaces électriques, l'essuie-glace arrière, 10 les essuie-phares, les rétroviseurs électriques extérieurs, les centrales de contrôle du moteur, les détecteurs de l'état d'usure des plaquettes de frein, les sièges réglables électriquement, le verrouillage électrique des portières, etc.

15 Il est connu que pour chaque automatisme installé dans la voiture on doit prévoir une ou plusieurs commandes pour l'actionnement de l'organe qui agit sur ledit automatisme, et que la multiplication des différents automatismes a conduit dans certains cas à créer des panneaux de contrôle 20 sur lesquels sont disposées des dizaines de commandes, lesquelles ne sont pas toujours facilement identifiables et manoeuvrables par l'utilisateur.

Il est également connu que sur les sièges avant réglables électriquement on fait appel à plusieurs moteurs 25 électriques pour effectuer les réglages et commander les déplacements du siège. Par ailleurs, il est évident que le nombre de commandes nécessaires pour le fonctionnement de ces mêmes moteurs est fonction du nombre de mouvements que les différentes parties du siège sont susceptibles d'effectuer d'une manière indépendante entre elles, comme par exemple le mouvement du dossier par rapport à l'assise, de l'appuie-tête par rapport au dossier, ou bien les mouvements du siège dans le sens vertical, en avant et en arrière par rapport au plancher de la voiture.

30 35 Le but de la présente invention est de résoudre le problème de l'identification immédiate des commandes concernant le positionnement du siège, ainsi que de faciliter la manoeuvre de ces mêmes commandes par l'utilisateur.

A cet effet, la demanderesse a réalisé une unité

multifonctionnelle comprenant la boucle pour l'accrochage d'une ceinture de sécurité et caractérisée par le fait qu'elle comprend d'autre part au moins les commandes pour l'actionnement des organes qui permettent le positionnement du siège. Ladite unité multifonctionnelle est en particulier dotée d'un boîtier extérieur dans lequel sont incorporés la boucle pour l'accrochage de la ceinture de sécurité et les poussoirs pour l'actionnement des organes qui permettent le positionnement du siège. D'autre part, ladite unité est disposée à proximité de l'assise d'un siège avant de la voiture, dans la position caractéristique de la boucle de la ceinture de sécurité.

La description qui va suivre, en regard des dessins annexés à titre d'exemples non limitatifs, permettra de bien comprendre comment la présente invention peut être mise en pratique.

en plan

La figure 1 est une vue/de dessus d'une unité selon l'invention, sur laquelle on peut voir clairement les commandes et la fente pour l'accrochage de la ceinture.

La figure 2 est une vue en élévation latérale suivant la flèche A de la figure 1.

Les figures 3 et 4 montrent une disposition différente des commandes.

La figure 5 est une vue en perspective d'un siège doté d'une unité multifonctionnelle selon l'invention.

Sur la figure 1 la référence 10 désigne dans son ensemble ladite unité multifonctionnelle, la référence 11 une fente pour l'accrochage d'une ceinture de sécurité non représentée, la référence 12 un bouton-poussoir pour le décrochage de la ceinture, la référence 13 un boîtier extérieur et la référence 14 une paroi supérieure de ce même boîtier extérieur 13, ladite paroi supérieure 14 supportant les boutons-poussoirs de commande électriques 15, 16, 17, 18, 19 et 20 qui portent gravés les symboles correspondant aux différents mouvements du siège.

Dans le cas présent, les organes assurant les mouvements des différentes parties du siège sont constitués par des mécanismes actionnés par des moteurs électriques sens réversibles, c'est-à-dire capables de tourner aussi bien en/

horaire qu'en sens anti-horaire. Toujours dans le cas présent, ont été prévus trois moteurs, un pour l'actionnement du dossier, un second moteur pour commander les déplacements verticaux du siège et un troisième pour commander le coulissemement longitudinal de ce même siège.

Les boutons-poussoirs 15 et 16 commandent l'inclinaison du dossier, les boutons-poussoir 17 et 18 commandent l'organe qui autorise le coulissemement longitudinal du siège et les boutons-poussoirs 19 et 20 commandent l'organe qui permet son déplacement vertical.

Les boutons-poussoirs doubles permettent de commander les déplacements dans un sens ou dans le sens opposé.

Sur la figure 2, qui montre latéralement l'unité multifonctionnelle suivant la flèche A de la figure 1, les éléments visibles ont été désignés avec les mêmes numéros de référence utilisés sur ladite figure 1.

La figure 3 est une variante possible par rapport à la solution de la figure 1, dans laquelle les boutons-poussoirs de commande 15, 16, 17, 18, 19 et 20 sont disposés d'une manière différente sur la paroi supérieure 21 d'un boîtier extérieur 22.

La figure 4 montre une autre solution dans laquelle on a fait appel à des interrupteurs à bascule doubles, désignés par 30, 31 et 32 et disposés, suivant un certain schéma préféré, sur la paroi supérieure 33 d'un boîtier extérieur 34, tandis que, toujours par 11, on a désigné la fente pour l'accrochage de la ceinture et par 12 le bouton-poussoir pour le décrochage de cette dernière.

Sur la figure 5 la référence 40 désigne un siège avant d'une voiture automobile, sur la glissière de support et de coulissemement duquel est monté articulé un bras 41 portant à son extrémité l'unité multifonctionnelle 10, laquelle unité se trouve par conséquent disposée dans une position facilement accessible et commode pour l'occupant de ce même siège.

REVENDICATIONS

1. Unité multifonctionnelle (10) comprenant la boucle pour l'accrochage d'une ceinture de sécurité pour véhicules automobiles, caractérisée par le fait qu'elle comprend d'autre part au moins les commandes pour l'actionnement des organes qui permettent le positionnement d'un siège de ladite voiture.
2. Unité selon la revendication 1 dotée d'un boîtier extérieur englobant la boucle pour l'accrochage de la ceinture de sécurité et les boutons-poussoir (15, 16, 17, 18, 19 et 20) pour l'actionnement desdits organes.
3. Unité selon la revendication 1 dotée d'un boîtier extérieur englobant la boucle pour l'accrochage de la ceinture de sécurité et les interrupteurs à bascule (30, 31 et 32) pour l'actionnement desdits organes.
4. Unité selon la revendication 1, caractérisée par le fait qu'elle est disposée à proximité du siège avant d'un véhicule automobile.

1/3

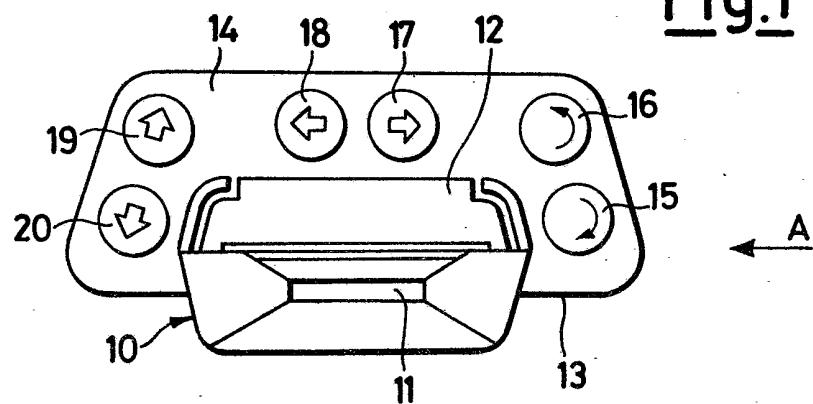
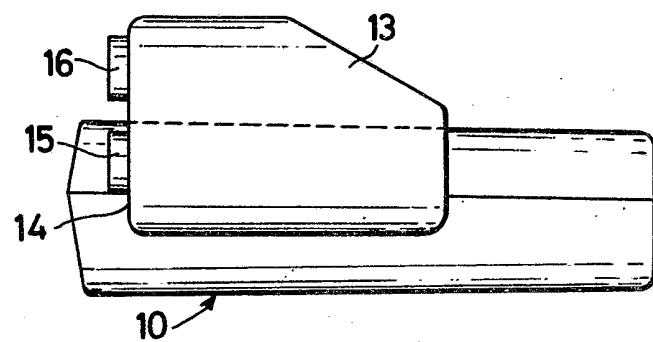
Fig.1Fig.2

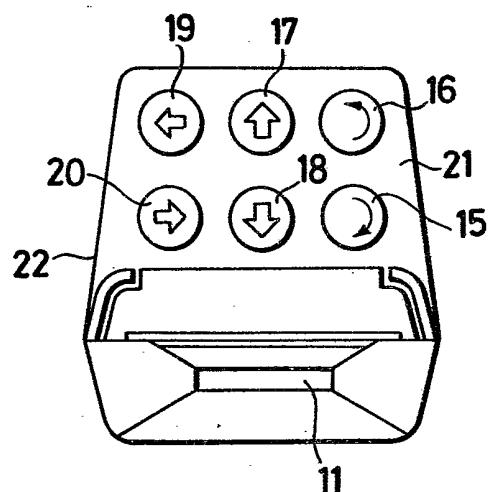
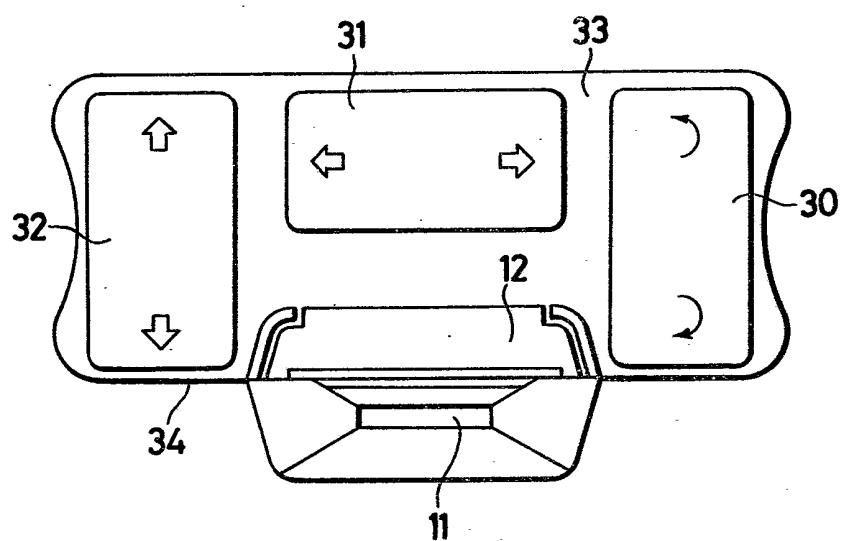
Fig.3Fig.4

Fig.5