



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO  
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE  
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

# UIBM

|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| <b>DOMANDA NUMERO</b>     | <b>101990900153171</b> |
| <b>Data Deposito</b>      | <b>30/11/1990</b>      |
| <b>Data Pubblicazione</b> | <b>30/05/1992</b>      |

|                |               |                    |               |                    |
|----------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|
| <b>Sezione</b> | <b>Classe</b> | <b>Sottoclasse</b> | <b>Gruppo</b> | <b>Sottogruppo</b> |
| B              | 60            | M                  |               |                    |

Titolo

|                                 |
|---------------------------------|
| SEDILE SPORTIVO PER AUTOVEICOLI |
|---------------------------------|

30 NOV. 1990

Ing. Roberto DE NOVA  
N. Iscriz. ALDO 374  
(in proprio e per gli altri)

KEIPER RECARO S.p.A.

22249A/90

\* \* \*

IO41328

DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ad un sedile sportivo per un autoveicolo, comprendente un piano sessile ed uno schienale.

Sono noti sedili sportivi in cui il piano sessile e lo schienale sono provvisti di sagomature laterali di contenimento, più o meno sporgenti, per trattenere l'occupante del sedile nelle curve effettuate velocemente.

Tali sagomature sono tanto più accentuate quanto più l'autoveicolo è destinato ad un uso sportivo.

Un inconveniente di tali sedili è una certa difficoltà di accesso e soprattutto di uscita, tanto maggiore quanto maggiore è la sporgenza delle sagomature. Tale inconveniente è di norma accettato da un utente sportivo; esso diventa invece un problema serio per un utente normale, specialmente di sesso femminile, il cui abbigliamento di solito rende particolarmente scomodi i movimenti necessari per uscire dall'autoveicolo.

Di conseguenza, in autoveicoli non destinati ad un uso esclusivamente sportivo, si cerca normalmente di limitare la sporgenza delle sagomature, rinunciando quindi al migliore contenimento nelle curve più veloci.

Il problema alla base della presente invenzione è quello di escogitare un sedile che garantisca sia un contenimento idoneo anche nelle curve più veloci, sia la facilità di accesso/uscita richiesta dagli utenti non sportivi.

Tale problema è risolto, in accordo con l'invenzione, da un sedile sportivo caratterizzato dal fatto di comprendere almeno un fianchetto mobile di contenimento laterale fissato al sedile in corrispondenza del piano sessile e/o dello schienale dal lato della portiera dell'autoveicolo e mobilmente guidato tra una posizione normale d'uso più sporgente dal sedile ed una posizione di accesso/uscita meno sporgente.

Un sedile siffatto risolve il problema citato in quanto ha una forma variabile; in condizione d'uso normale esso ha la forma di un sedile sportivo, mentre in condizione d'accesso/uscita esso si presenta, dal lato della portiera, come un sedile normale, privo di fastidiose sporgenze.

Il movimento del fianchetto mobile può essere realizzato in modi diversi. Ad esempio, il fianchetto può essere imperniato al sedile lungo un asse sostanzialmente parallelo al piano sessile o allo schienale. In alternativa, il fianchetto può essere scorrevolmente vincolato al sedile in un piano sostanzialmente perpendicolare al

piano sessile o allo schienale. La scelta del tipo di movimento può dipendere da diversi fattori, tipicamente dallo spazio disponibile all'interno dell'autoveicolo.

Il sedile può essere provvisto di un solo fianchetto, in corrispondenza del piano sessile o dello schienale, rinunciando così parzialmente ai vantaggi dell'invenzione. Preferibilmente, invece, il sedile comprende due fianchetti, uno in corrispondenza del piano sessile ed uno in corrispondenza dello schienale. Il movimento dei due fianchetti può essere uguale o differente. Considerato lo spazio normalmente disponibile a fianco del sedile nelle vetture moderne più diffuse, la combinazione verosimilmente più adatta dovrebbe essere quella di un fianchetto scorrevole per il piano sessile e di un fianchetto girevole per lo schienale.

Per l'azionamento di ogni fianchetto, può vantaggiosamente essere impiegato un sistema irreversibile a motore elettrico e vite senza fine, operante su leverismi e rinvii di vario genere, di per sé convenzionali.

Il comando del movimento dei fianchetti può essere sia manuale (nel senso che è l'occupante a comandare il movimento dei fianchetti secondo necessità) sia automatico. In quest'ultimo caso, un comando preferito prevede l'asservimento ad un sensore di portiera aperta

ed alla chiave di accensione, in modo da portare il fianchetto in posizione di accesso/uscita quando il motore è spento e la portiera è aperta e, viceversa, portare il fianchetto in posizione normale quando il motore è acceso e la porta è chiusa. La realizzazione pratica di un tale comando non è qui descritta, in quanto del tutto ovvia per un tecnico del ramo.

Ulteriori caratteristiche e vantaggi di un sedile in accordo con l'invenzione risulteranno meglio dalla seguente descrizione di una sua esecuzione preferita, fatta con riferimento ai disegni allegati. In tali disegni:

- la figura 1 è una vista prospettica di un sedile secondo l'invenzione, montato in un autoveicolo;
- la figura 2 è una vista in sezione di un particolare dello schienale del sedile di figura 1;
- le figure 3 e 4 sono viste laterali schematiche del piano sessile del sedile di figura 1, in due differenti posizioni operative;
- la figura 5 è una vista schematica dall'alto di un particolare del piano sessile del sedile di figura 1.

Nelle figure, con 1 è indicato nel suo complesso un sedile sportivo per un autoveicolo A.

Il sedile 1 comprende uno schienale 2 ed un

piano sessile 3, di tipo regolabile mediante azionamenti elettrici di per sè noti, comandati da una tastierina 4 alloggiata sul sedile 1 stesso.

Dal lato della portiera P dell'automobile A, due fianchetti mobili 5 e 6 di contenimento laterale sono fissati al sedile 1.

Il fianchetto 5 è imperniato al sedile 1 lungo un asse 7 sostanzialmente parallelo al piano dello schienale 2.

Più in particolare, lo schienale 2 comprende una struttura portante 8 rigida, provvista di una imbottitura 9 sul lato di seduta e di un rivestimento 10 sul lato opposto. Dalla parte della portiera P, la struttura 8 comprende un recesso scatolato 11 e due perni 12, adiacenti al recesso 11 ed all'imbottitura 9. I perni 12, dei quali solo uno è visibile in figura 2, sono allineati lungo l'asse 7.

Ai perni 12 è incernierata una struttura portante 13 del fianchetto 5. La struttura 13, provvista di imbottitura 14 sul lato di seduta, ha sezione sostanzialmente a "C", posta in guisa di chiusura nel recesso scatolato 11. Un motore elettrico 15, alloggiato nel recesso 11 e fissato alla struttura portante 8 dello schienale 2, muove in rotazione una vite senza fine 16 in impegno con una chiocciola 17 girevolmente supportata da

una staffa 18 solidalmente fissata alla struttura portante 13 del fianchetto 5.

Il fianchetto 5 risulta così mobile tra una posizione normale d'uso (illustrata in figura 2) ed una posizione di accesso/uscita (segnata a tratto e punto nella stessa figura 2); il fianchetto 5, nella posizione normale, è sporgente in modo evidente e sostanziale rispetto allo schienale 2, nella posizione di accesso/uscita è meno sporgente (al limite non sporgente) rispetto allo schienale 2.

Il fianchetto 6 è scorrevolmente vincolato al sedile 1 in un piano sostanzialmente perpendicolare al piano sessile 3.

Più in particolare, il piano sessile 3 comprende una struttura portante 19 rigida, provvista di una imbottitura 20 sul lato di seduta.

Dalla parte della portiera P, la struttura 19 comprende un perno 21, con asse 22 sostanzialmente parallelo al piano sessile 3. Al perno 21 è incernierata una struttura portante 23 del fianchetto 6, provvista di imbottitura 24. Un motore elettrico 25, fissato alla struttura portante 19 del piano sessile 3, muove in rotazione una vite senza fine 26 in impegno con una chiocciola 27 girevolmente supportata da uno sbraccio 28 montato a sbalzo su un albero 29, girevolmente supportato

dalla struttura 19; sull'albero 29 è rigidamente fissata una manovella 30 imperniata ad una biella 31 a sua volta imperniata alla struttura portante 23 del fianchetto 6. Un piolino 32 fissato a sbalzo alla struttura 19 del piano sessile 3 è in impegno di scorrimento in una guida 33 formata nella struttura portante 23 del fianchetto 6.

Il fianchetto 6 risulta così mobile tra una posizione normale (illustrata in figura 3) ed una posizione di accesso/uscita (illustrata in figura 4); il fianchetto 6, nella posizione normale, è sporgente in modo evidente e sostanziale rispetto al piano sessile 3, nella posizione di accesso/uscita è meno sporgente (al limite non sporgente) rispetto al piano sessile 3.

Si noti che il movimento del fianchetto 6 è sostanzialmente di scorrimento rispetto al piano sessile, nel piano del fianchetto 6 stesso. Il fatto che tale scorrimento, per semplicità di guida, avvenga sotto forma di rotazione attorno all'asse 22, non deve portare a confusioni con il movimento (di effettiva rotazione) del fianchetto 5 rispetto allo schienale 2; infatti, diversamente al movimento del fianchetto 5, il movimento del fianchetto 6 sarebbe sostanzialmente lo stesso se invece del perno 21 ci fosse un sistema di guida più complesso che garantisse una effettiva traslazione parallela del fianchetto 6 nel suo piano.



Il sedile 1 comprende poi dalla parte opposta alla portiera P, sagomature di contenimento 34 e 35 aventi forma uguale a quella assunta dai fianchetti 5 e 6 rispettivamente nella loro posizione normale, in modo da garantire la simmetria del sedile 1 durante l'uso.

Il sedile 1 comprende poi elementi accessori, non descritti esplicitamente nè illustrati in quanto di per sè noti, quali cablaggi di alimentazione e comando dei motori 15 e 25, interuttori di fine corsa per i fianchetti 5 e 6 e relativi cablaggi, nonchè altri tipi di dispositivi di regolazione manuali od elettrici del piano sessile 3 e dello schienale 2.

Il sedile 1 comprende poi un sistema di comando dei fianchetti 5 e 6. Tale sistema può essere semplicemente manuale, essendo previsti appositi tasti 36 e 37 sulla tastierina 4, in modo da permettere all'occupante del sedile 1 di comandare lo spostamento dei fianchetti 5 e 6 prima di scendere dall'autoveicolo e dopo esservi salito.

Alternativamente, e preferibilmente, il sistema di comando sarà automatico, asservito ad un sensore di portiera P aperta ed alla chiave di accensione (non illustrate). In tal caso, i fianchetti 5 e 6 sono portati automaticamente in posizione di accesso/uscita quando il motore dell'autoveicolo A è spento e quando la portiera P

è aperta; viceversa, i fianchetti 5 e 6 sono portati automaticamente in posizione normale d'uso quando la portiera P è chiusa ed il motore dell'autoveicolo A è acceso, eventualmente attraverso un temporizzatore per evitare che l'azionamento dei motori 15 e 25 avvenga in concomitanza con il motorino di avviamento.

\* \* \*

RIVENDICAZIONI

1. Sedile sportivo per un autoveicolo, comprendente un piano sessile ed uno schienale, caratterizzato dal fatto di comprendere almeno un fianchetto mobile di contenimento laterale fissato al sedile in corrispondenza del piano sessile e/o dello schienale dal lato della portiera dell'autoveicolo e mobilmente guidato tra una posizione normale d'uso più sporgente dal sedile ed una posizione di accesso/uscita meno sporgente.

2. Sedile secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che il fianchetto è imperniato al sedile lungo un asse sostanzialmente parallelo al piano sessile o allo schienale.

3. Sedile secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che il fianchetto è scorrevolmente vincolato al sedile in un piano sostanzialmente perpendicolare al piano sessile o allo schienale.

4. Sedile secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto di comprendere due fianchetti, uno in corrispondenza del piano sessile ed uno in corrispondenza dello schienale.

5. Sedile secondo la rivendicazione 4, caratterizzato dal fatto che il fianchetto in corrispondenza del piano sessile è scorrevolmente vincolato al sedile in un piano sostanzialmente perpendicolare al piano sessile.


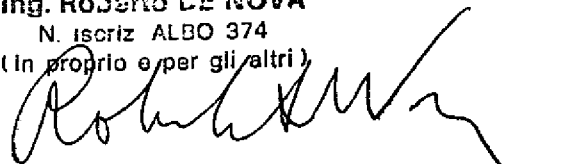
6. Sedile secondo la rivendicazione 4, caratterizzato dal fatto che il fianchetto in corrispondenza dello schienale è imperniato al sedile lungo un asse sostanzialmente parallelo allo schienale.

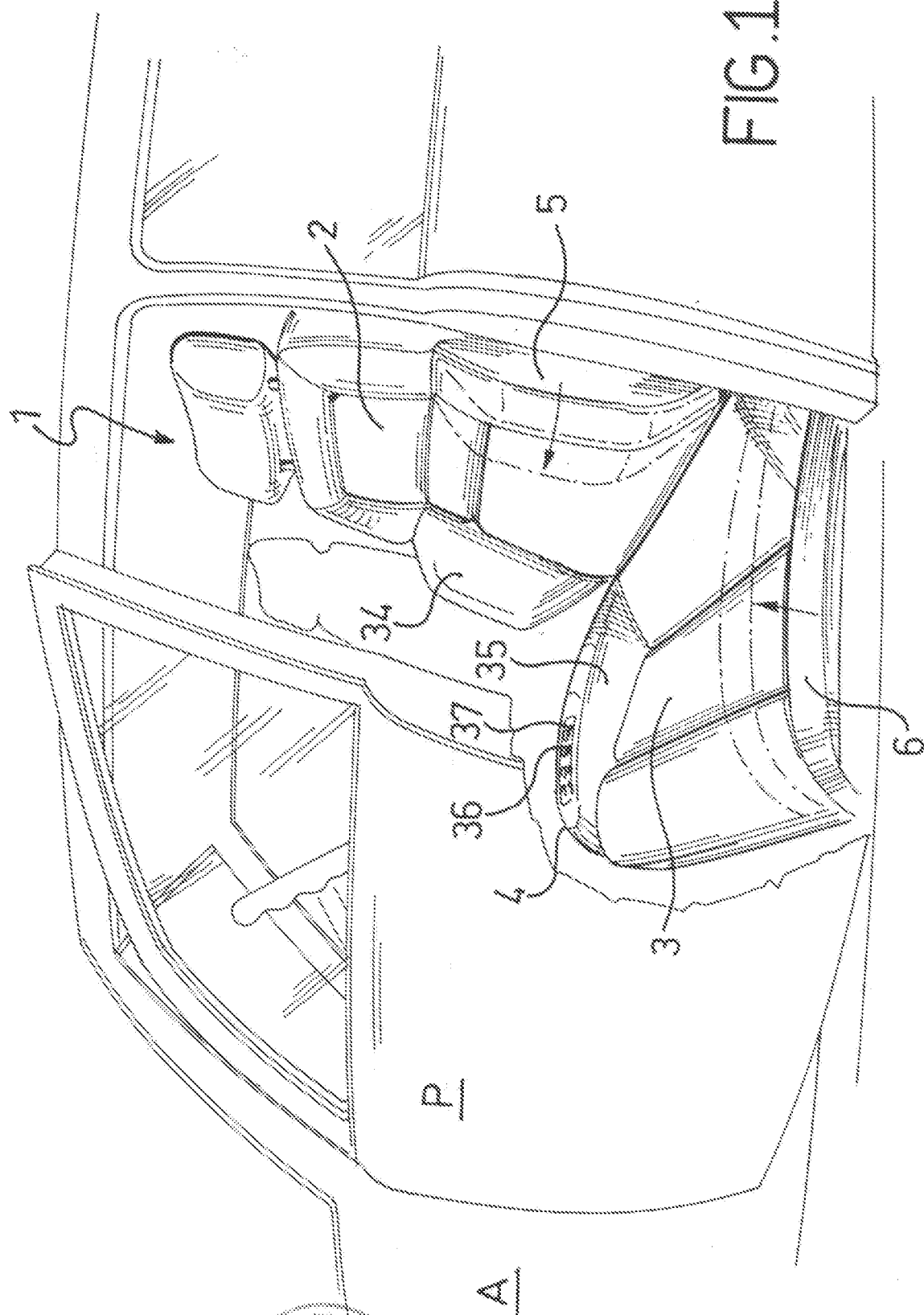
7. Sedile secondo una qualsiasi delle precedenti rivendicazioni, caratterizzato dal fatto di comprendere, per ogni fianchetto, un azionamento irreversibile mediante motore elettrico e vite senza fine.

8. Sedile secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto di comprendere un sistema di comando del fianchetto, asservito ad un sensore di portiera aperta ed alla chiave di accensione, in modo da portare il fianchetto in posizione di accesso/uscita quando il motore è spento e la portiera è aperta e, viceversa, portare il fianchetto in posizione normale quando il motore è acceso e la porta è chiusa.

\* \* \*

Ing. Roberto DE NOVA  
N. iscriz ALBO 374  
(in proprio e per gli altri)

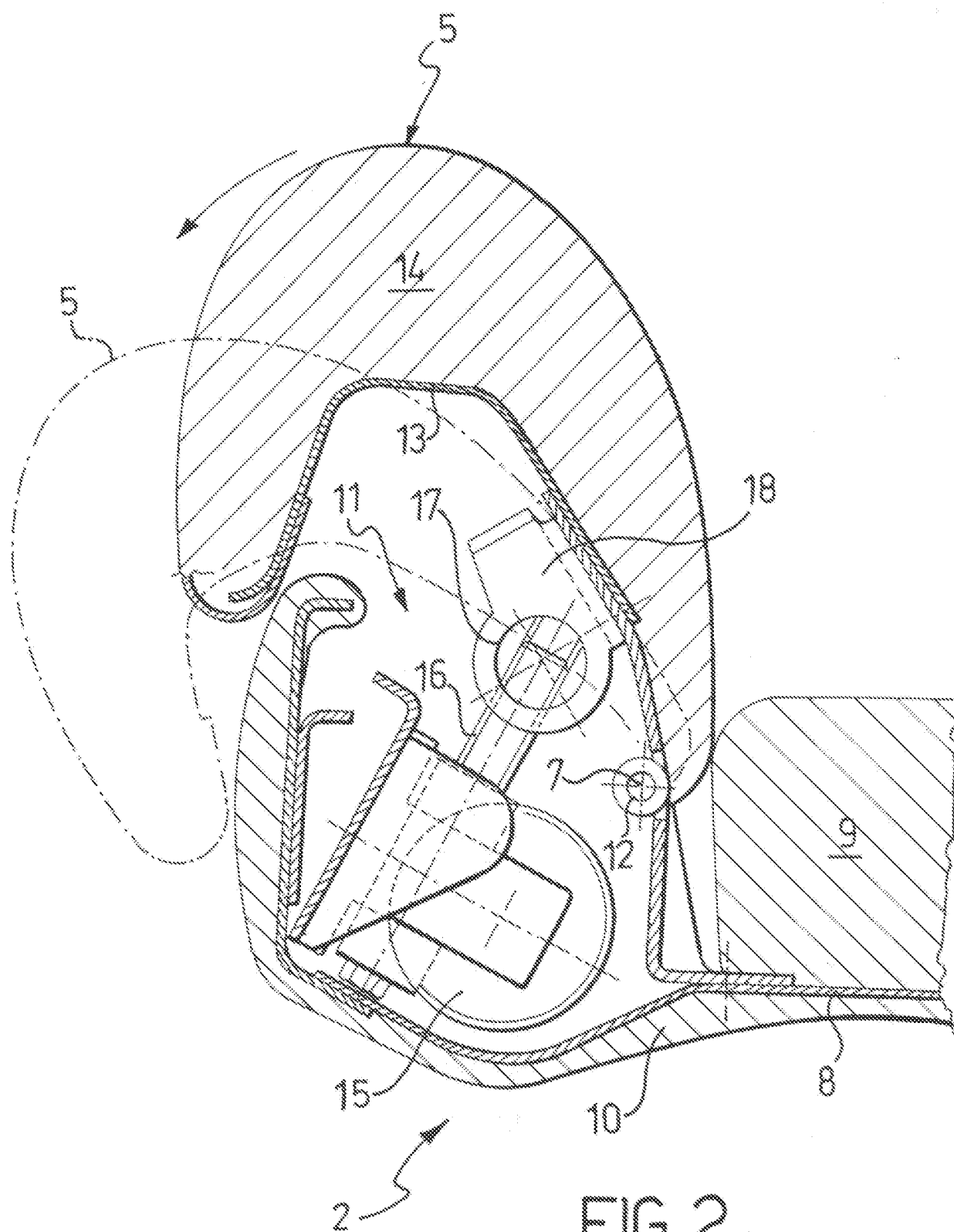




p.i.: KEIPER RECARO S.p.A.

Ing. Roberto DE NOVA  
N. inv. 1.320.374  
(in proprietà per gli anni)

*Roberto De Nova*



**D.A. : RIDER RACING S.p.A.**

Dr. Roberto DE NOVA  
R. 1972 ALBO 374  
C9 2006013 2006013 2006013

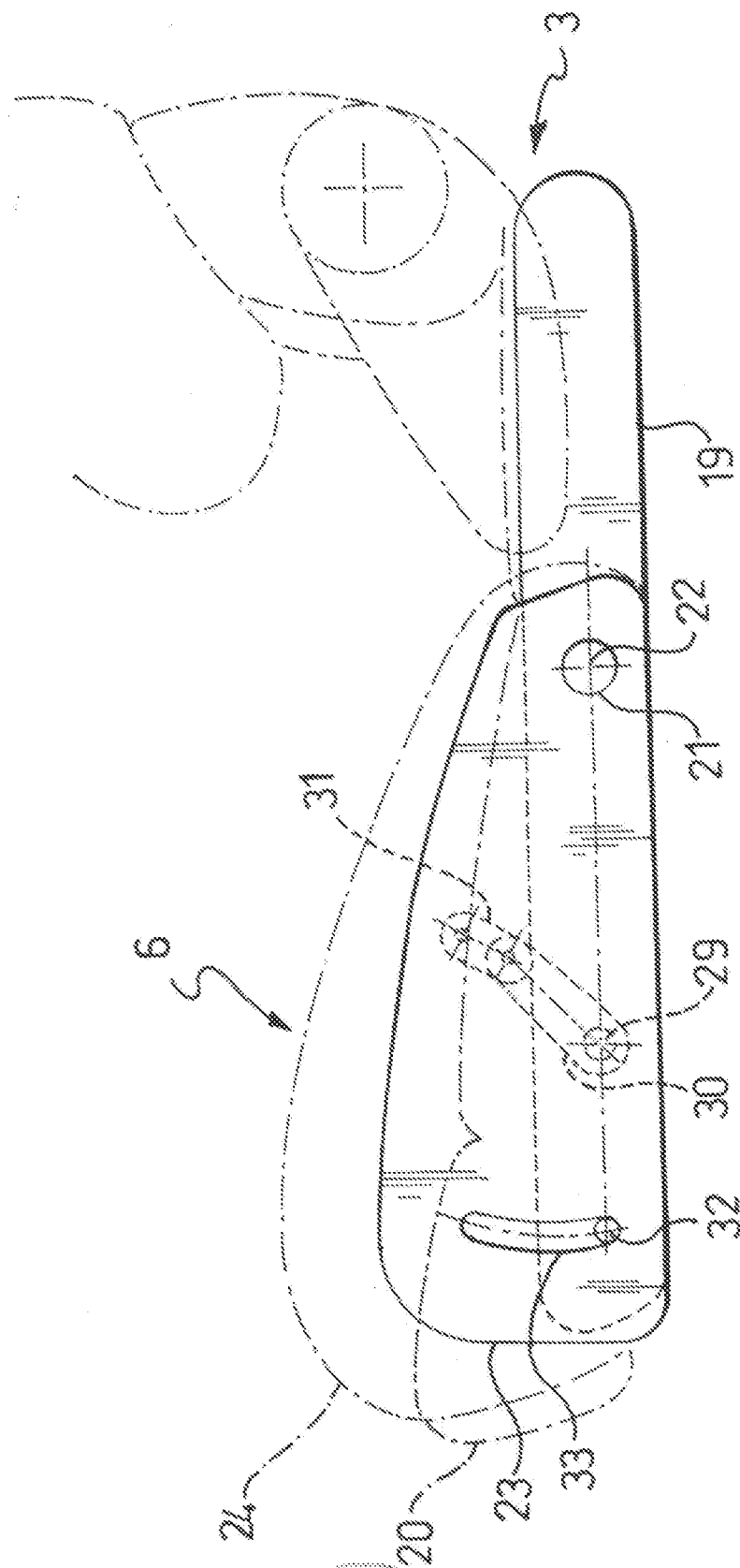
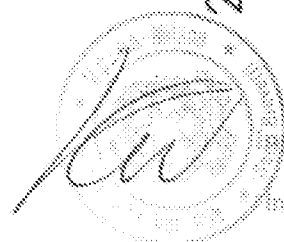
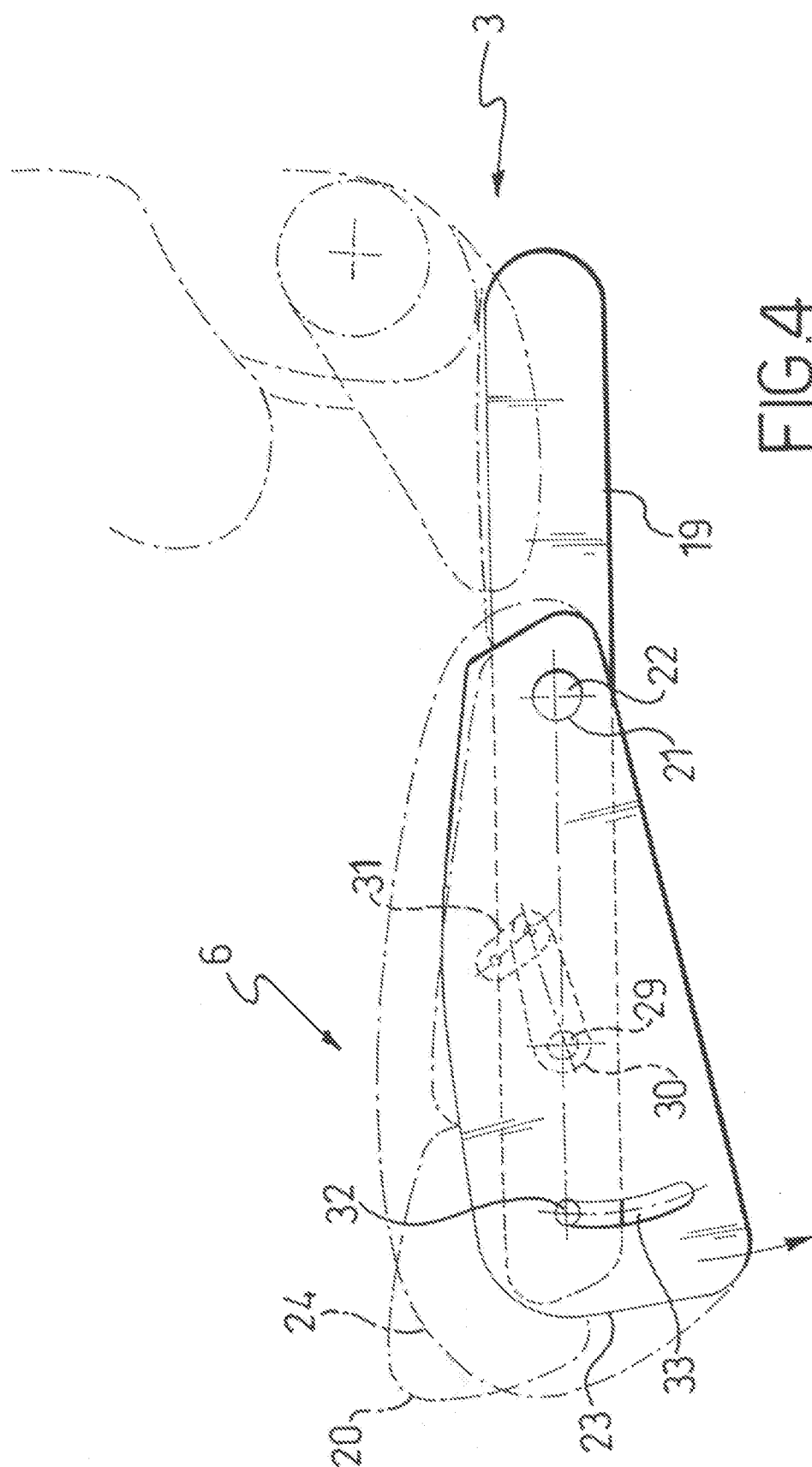


FIG. 3



Ing. Roberto DE NOVA  
N. 1012/2007/374  
S. 10/10/2007/374

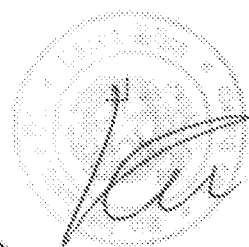
*Roberto De Nova*



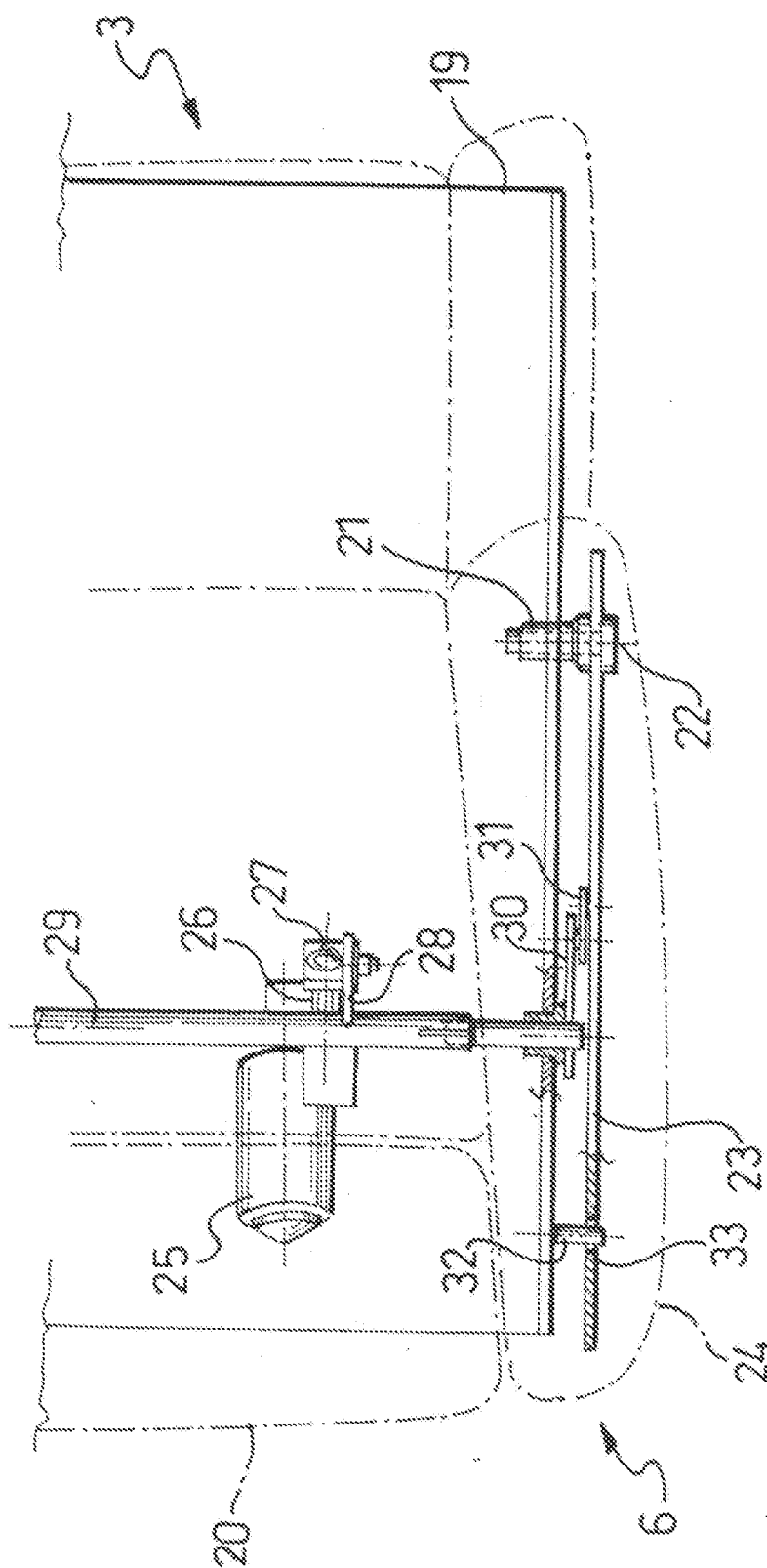
P.I.: REIPER RECARO S.p.A.

Ing. Roberto DE NOVA  
N. 10022 LEO 74  
19 gennaio 1994 per la 2<sup>a</sup> volta

Robert DE NOVA  
New York, N.Y.  
October 1974







~~SECRET~~

Robert C. NOVA  
1000 North 42nd Street  
Brooklyn, NY 11218