



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

UIBM

DOMANDA NUMERO	101997900568229
Data Deposito	14/01/1997
Data Pubblicazione	14/07/1998

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	N		

Titolo

SEDILE POSTERIORE DI AUTOVEICOLO

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

"Sedile posteriore di autoveicolo"

di: Lear Corporation Italia S.p.A., nazionalità italiana, Corso Allamano 32 - 10095 Grugliasco (TO)

Inventore designato: Silvio Brambilla

Depositata il: 14 gennaio 1997

1097A00002

TESTO DELLA DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ai sedili posteriori di autoveicolo del tipo con schienale ruotabile in avanti per ampliare il vano del bagagliaio posteriore dell'autoveicolo, detto schienale comprendendo un telaio destinato ad essere collegato inferiormente alla struttura dell'autoveicolo in modo articolato intorno ad un asse orizzontale trasversale rispetto alla direzione longitudinale dell'autoveicolo, e provvisto superiormente di mezzi per il bloccaggio dello schienale alla struttura dell'autoveicolo in una posizione eretta di normale impiego.

Lo scopo della presente invenzione è quello di realizzare un sedile del tipo sopra indicato che sia in grado di ridurre o evitare il rischio di una rotazione indesiderata in avanti dello schienale in condizioni di sollecitazioni gravose, e/o una deformazione eccessiva che potrebbe causare problemi

BUZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'OUX
s.r.l.

agli occupanti come ad esempio nel caso di un impatto dei bagagli contro lo schienale a seguito di un urto frontale dell'autoveicolo, o ancora consente di ridurre il peso del sedile a parità di resistenza meccanica.

In vista di raggiungere tale scopo, l'invenzione ha per oggetto un sedile posteriore di autoveicolo del tipo sopra indicato, caratterizzato dal fatto che detto schienale è provvisto di mezzi a tirante atti ad impedire o ridurre una rotazione o spostamento dello schienale in avanti in condizioni di sollecitazioni gravose, come ad esempio nel caso di un impatto dei bagagli contro lo schienale a seguito di un urto frontale dell'autoveicolo, detti mezzi a tirante essendo collegati ad un'estremità allo schienale, posteriormente ad esso, ed avendo l'altra estremità destinata ad essere collegata alla struttura dell'autoveicolo.

In una forma preferita di attuazione, i mezzi a tirante comprendono due tiranti disposti obliquamente a partire da una zona centrale dello schienale, verso i due lati della scocca dell'autoveicolo. Sempre nel caso di tale forma preferita di attuazione, i tiranti sono costituiti da elementi profilati inglobati nel piano-cappelliera dell'autoveicolo. Ciascun tirante è

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUX
s.r.l.

provvisto ad ogni estremità di mezzi per il collegamento disaccoppiabile alla rispettiva parte di sopporto. In tal modo, è possibile rimuovere il piano cappelliera quando è necessario spostare lo schienale nella posizione ruotata in avanti al fine di ampliare la capacità del bagagliaio dell'autoveicolo.

Naturalmente, l'invenzione si applica sia al caso di uno schienale in corpo unico, sia al caso di schienale comprendente due porzioni di schienale ruotabili in avanti indipendentemente l'una dall'altra. In questo secondo caso, ovviamente, i due tiranti sono collegati rispettivamente alle due porzioni di schienale.

Ulteriori caratteristiche e vantaggi dell'invenzione risulteranno dalla descrizione che segue con riferimento ai disegni annessi, forniti a puro titolo di esempio non limitativo, in cui:

la figura 1 è una vista prospettica schematica dello schienale di un sedile posteriore secondo l'invenzione, illustrato nella condizione montata all'interno di un autoveicolo, e

la figura 2 è una vista in sezione ed in scala ampliata di un particolare della figura 1.

Con riferimento ai disegni, il numero 1 indica nel suo insieme la struttura portante di uno

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUX
s.r.l.

schienale di un sedile posteriore di autoveicolo. Per comodità di rappresentazione, l'imbottitura dello schienale e il relativo tessuto di rivestimento non sono stato illustrati. L'esempio si riferisce al caso di uno schienale sdoppiato, includente due porzioni di telaio 1a, 1b provviste inferiormente di attacchi 2, 3 e 4, 5 per il collegamento articolato alla struttura dell'autoveicolo intorno ad un asse orizzontale trasversale rispetto alla direzione longitudinale dell'autoveicolo. Pertanto ciascuna delle due porzioni di schienale 1a, 1b è spostabile fra una posizione eretta (illustrata nel disegno) di normale impiego ed una posizione ruotata in avanti, in cui la superficie posteriore dello schienale costituisce una prosecuzione del piano del vano bagagli dell'autoveicolo. Secondo una tecnica convenzionale, al fine di bloccare ciascuna delle due porzioni di schienale 1a, 1b nella posizione eretta di normale impiego, dette porzioni sono provviste di dispositivi 6 di bloccaggio atti ad impegnare a scatto perni di riscontro fissi (non illustrati) predisposti sulla scocca dell'autoveicolo. Ciascuna porzione di schienale è provvista inoltre di una leva di sbloccaggio 7 (una sola delle quali è visibile nel disegno) collegata mediante una

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUIX
s.r.l.

qualsiasi trasmissione meccanica, ad esempio mediante una trasmissione a cavo flessibile, con il rispettivo dispositivo di bloccaggio 6 per comandare il disaccoppiamento di tale dispositivo dal rispettivo perno di riscontro al fine di poter abbattere lo schienale nella posizione ruotata in avanti.

La struttura sopra descritta dello schienale è per sé di tipo convenzionale. I dettagli costruttivi degli attacchi 2, 3, 4, 5, dei dispositivi di bloccaggio 6, e dei relativi dispositivi di sgancio non sono pertanto stati illustrati, in quanto essi possono essere realizzati in un qualunque modo noto e non rientrano, presi a sé stanti nell'ambito della presente invenzione. Inoltre, l'eliminazione di tali dettagli dai disegni rende questi ultimi di pronta e facile comprensione.

Secondo l'invenzione, posteriormente allo schienale 1 sono previsti mezzi a tirante che collegano tale schienale alla struttura dell'autoveicolo per garantire che le due porzioni di schienale 1a, 1b non possano ruotare accidentalmente in avanti, a partire dalla loro posizione eretta di normale impiego, in condizioni di sollecitazioni gravose, come ad esempio nel caso

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUX
s.r.l.

di un impatto dei bagagli contro lo schienale, a seguito di un urto frontale dell'autoveicolo.

Nell'esempio di attuazione illustrato, i mezzi a tirante comprendono due tiranti 8, costituiti da profilati di lamiera, diretti obliquamente a partire da una zona centrale dello schienale verso i due lati della scocca dell'autoveicolo e collegati in modo disaccoppiabile alle loro estremità, rispettivamente ai due schienali 1a, 1b e ai due lati della scocca dell'autoveicolo. La figura 2 illustra a titolo esemplificativo un esempio di collegamento disaccoppiabile di uno dei due tiranti 8 alla scocca dell'autoveicolo S, realizzato mediante impegno di un perno 9 sporgente inferiormente dal profilato 8 in una sede 10 ricavata nella scocca S. L'estremità opposta di ciascun profilato 8 può essere collegata in modo simile al rispettivo elemento di schienale, oppure ancora può essere collegata in modo articolato ad esso, in modo tale per cui il profilato 8 segue il rispettivo elemento di schienale quando quest'ultimo viene abbattuto in avanti.

Sempre nel caso dell'esempio di attuazione illustrato nei disegni, i due profilati 8 sono integrati al di sotto della struttura del piano cappelliera 11 di cui è provvisto l'autoveicolo.

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUX
s.r.l.

Naturalmente, è tuttavia possibile adottare qualsiasi disposizione diversa, secondo le esigenze della specifica applicazione.

Grazie alla predisposizione dei mezzi a tirante 8, si riduce o si elimina totalmente il rischio di un ribaltamento accidentale in avanti delle due porzioni di schienale 1a, 1b in situazioni gravose, quale quella sopra citata dovuta all'impatto dei bagagli contro lo schienale. Ovviamente, l'invenzione si applica parimenti anche al caso di uno schienale realizzato in un unico elemento.

Naturalmente, fermo restando al principio del trovato, i particolari di costruzione e le forme di attuazione potranno ampiamente variare rispetto a quanto descritto ed illustrato a puro titolo di esempio, senza per questo uscire dall'ambito della presente invenzione.

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLO D'OUX
s.r.l.

RIVENDICAZIONI

1. Sedile posteriore di autoveicolo con schienale ruotabile in avanti per ampliare il vano del bagagliaio posteriore dell'autoveicolo, detto schienale (1) comprendendo un telaio destinato ad essere collegato inferiormente alla struttura dell'autoveicolo in modo articolato intorno ad un asse orizzontale trasversale rispetto alla direzione longitudinale dell'autoveicolo, e provvisto superiormente di mezzi (6) per il bloccaggio dello schienale (1) alla struttura dell'autoveicolo in una posizione eretta di normale impiego,

caratterizzato dal fatto che detto schienale (1) è provvisto di mezzi a tirante (8) atti ad impedire o ridurre una rotazione o uno spostamento dello schienale (1) in avanti in condizioni di sollecitazioni gravose, come ad esempio nel caso di un impatto dei bagagli contro lo schienale (1) a seguito di un urto frontale dell'autoveicolo,

detti mezzi a tirante (8) essendo collegati ad un'estremità allo schienale (1), posteriormente ad esso, ed avendo l'altra estremità destinata ad essere collegata alla struttura dell'autoveicolo.

2. Sedile secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che i mezzi a tirante (8) comprendono due tiranti (8) disposti obliquamente a

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLO D'OUX
s.r.l.

partire da una zona centrale dello schienale (1)
verso i due lati della scocca dell'autoveicolo.

3. Sedile secondo la rivendicazione 2,
caratterizzato dal fatto che i tiranti (8) sono
costituiti da elementi profilati inglobati nella
struttura del piano-cappelliera (11)
dell'autoveicolo.

4. Sedile secondo la rivendicazione 3,
caratterizzato dal fatto che ciascun tirante è
provvisto almeno ad un'estremità di mezzi di
collegamento disaccoppiabile (9) alla rispettiva
parte di supporto sulla scocca dell'autoveicolo.

Il tutto sostanzialmente come descritto ed
illustrato e per gli scopi specificati.

Ing. Giacomo NOTARO
N. iscriz. ALBO 258
Illo proprio e per gli altri



T097A000020

Fig. 1

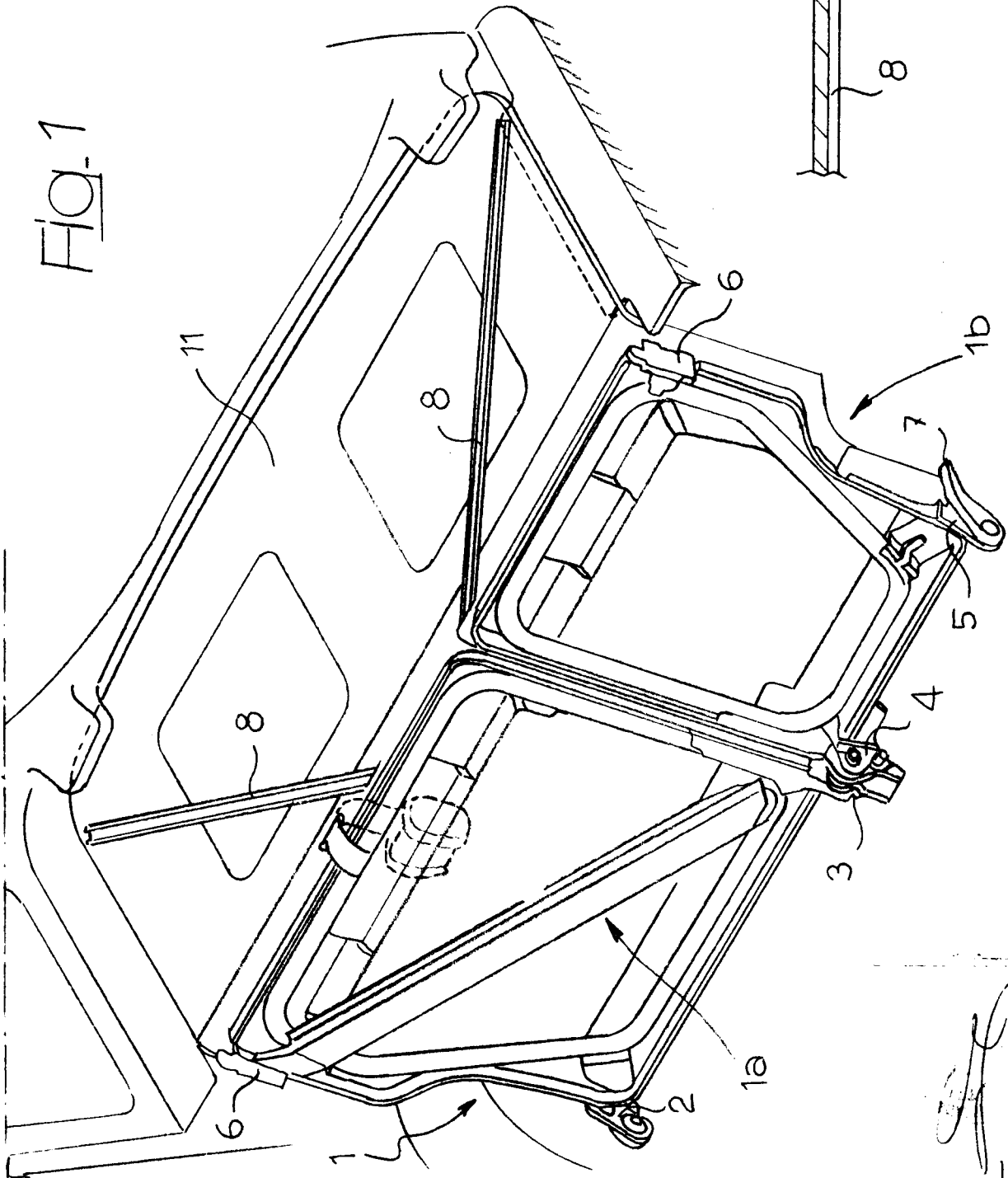


Fig. 2

