

DOMANDA DI INVENZIONE NUMERO	102021000018917
Data Deposito	16/07/2021
Data Pubblicazione	16/01/2023

Classifiche IPC

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	J	7	22

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	N	2	30

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	N	2	879

Titolo

SEDILE DI AUTOVEICOLO

DESCRIZIONE

del brevetto per invenzione industriale dal titolo:

"SEDILE DI AUTOVEICOLO"

di FERRARI S.P.A.

5 di nazionalità italiana

con sede: VIA EMILIA EST 1163

41100 MODENA (MO)

Inventori: CURATOLA Rubens, SEDDA Salvatore

10 SETTORE DELLA TECNICA

L'invenzione è relativa ad un sedile di un autoveicolo, in particolare decappottabile.

ARTE ANTERIORE

Notoriamente, gli autoveicoli decappottabili soffrono
15 nella configurazione con cappotta aperta della fastidiosa presenza di correnti e mulinelli d'aria all'interno dell'abitacolo.

Il fenomeno sgradevole sopraindicato è ulteriormente accentuato nel momento in cui l'autoveicolo viaggia a
20 velocità relativamente elevate, ad esempio lungo percorsi extraurbani o in autostrada.

Per contrastare il fenomeno, è noto l'uso di un apposito frangivento usualmente montato sulla carrozzeria posteriore in posizione retrostante l'abitacolo e con orientamento
25 verticale o comunque trasversale rispetto al terreno.

Il frangivento è smontabile per i casi in cui il suo uso non è necessario; pertanto, il veicolo è tipicamente provvisto di un vano portaoggetti idoneo a riporre comodamente il frangivento smontato ed eventualmente
5 ripiegato su se stesso, nel caso di frangivento pieghevole.

In generale, è sentita l'esigenza di un miglioramento dello stato della tecnica nel campo degli autoveicoli, nello specifico autoveicoli decappottabili.

Più in particolare, è sentita l'esigenza di
10 ridistribuire gli spazi liberi nell'autoveicolo destinando almeno parte dello spazio necessario a riporre il frangivento ad altri usi oppure semplicemente ad aumentare la confortevolezza dei passeggeri nell'abitacolo.

Inoltre, è sentita pure l'esigenza di facilitare le
15 operazioni di montaggio e posizionamento del frangivento in condizioni uso, nonché di smontaggio e riponimento del frangivento quando l'uso di quest'ultimo non è necessario.

Uno scopo dell'invenzione è quello di soddisfare almeno una delle esigenze sopra esposte, preferibilmente in modo
20 semplice ed efficace.

DESCRIZIONE DELLA INVENZIONE

Lo scopo è raggiunto da un sedile di autoveicolo come definito nella rivendicazione 1.

Le rivendicazioni dipendenti definiscono particolari
25 forme di attuazione dell'invenzione.

BREVE DESCRIZIONE DEI DISEGNI

Nel seguito, una forma di attuazione dell'invenzione viene descritta per una migliore comprensione della stessa a titolo di esempio non limitativo e con riferimento ai
5 disegni allegati nei quali:

- la figura 1 è una vista in pianta di un autoveicolo decappottabile comprendente un sedile di autoveicolo secondo una forma di attuazione dell'invenzione,
- la figura 2 è una vista laterale, con parti asportate
10 per chiarezza, del sedile di figura 1, e
- le figure 3 e 4 sono analoghe alla figura 1 e mostrano il sedile in due rispettive configurazioni operative distinte rispetto a quella di figura 2.

FORME DI ATTUAZIONE DELL'INVENZIONE

15 In figura 1, il numero di riferimento 1 è usato per indicare, nel suo complesso, un autoveicolo. Più precisamente l'autoveicolo 1 è un autoveicolo decappottabile.

20 Quindi, l'autoveicolo 1 comprende un abitacolo 2 ed una cappotta 3 configurabile tra una configurazione aperta, in cui l'abitacolo 2 è aperto verso l'esterno ed una configurazione chiusa per chiudere l'abitacolo 2, in particolare quando tutte le altre aperture dell'autoveicolo 1 sono chiuse (ad esempio, finestrini, aperture delle
25 portiere o del bagagliaio, ecc.).

Secondo un'alternativa, l'abitacolo 1 potrebbe anche essere sempre aperto verso l'esterno; in altre parole, l'autoveicolo 1 sarebbe sprovvisto della cappotta 3.

Inoltre, l'autoveicolo 1 comprende un sedile 4, in particolare un sedile posteriore, più in particolare un sedile a panca.

Il sedile 4 comprende una pluralità di corpi o porzioni 5, 6, 7, di cui la porzione 6 definisce almeno una porzione di schienale, nella fattispecie l'intero schienale.

Le porzioni 5 e 7 possono ad esempio essere fisse; più in particolare, la porzione 5 definisce un poggiatesta.

La porzione 7 si estende lungo la direzione di avanzamento dell'autoveicolo 1, ossia lungo una direzione orizzontale, definendo pertanto una base del sedile 4 idonea a sostenere le gambe di un passeggero seduto sul sedile 4.

Inoltre, il sedile 4 comprende un meccanismo 8 configurato per accoppiare la porzione 6 alla porzione 5 in modo mobile tra una prima ed una seconda posizione.

Nella prima posizione, illustrata in figura 2, la porzione 6 è disposta tra le porzioni 5, 7 ed è trasversale alla porzione 7, più precisamente ortogonale, all'incirca. In altre parole, la porzione 6 si estende sostanzialmente in verticale nella prima posizione. In questa posizione, il sedile 4 è idoneo a sostenere il passeggero seduto con gli arti inferiori appoggiati alla porzione 7 e la schiena

appoggiata alla porzione 6 in corrispondenza di una superficie 9 della stessa porzione 6.

Nella seconda posizione, la porzione 6 si estende lungo la direzione orizzontale al di sopra della porzione 7. In
5 altre parole, la porzione 6 ha una superficie 10 opposta alla superficie 9 e rivolta verso la porzione 7.

Nella seconda posizione, illustrata in figura 3, la porzione 6 diventa un frangivento, almeno quando la cappotta 3 è nella configurazione aperta. Cioè, la porzione 6 devia
10 verso l'esterno un flusso d'aria diretto verso l'abitacolo 2. Più precisamente, il flusso d'aria parte da una zona posteriore dell'autoveicolo 1 verso l'abitacolo 2. Qui, il flusso d'aria incontra la porzione 6 nella seconda posizione lambendo la superficie 9, la quale era atta a fornire
15 sostegno alla schiena del passeggero nella prima posizione.

In particolare, la porzione 6 nella seconda posizione è inclinata verso l'alto rispetto alla direzione orizzontale, più in particolare di un angolo acuto. Nella forma di attuazione illustrata in figura 3, un'estremità 11 della
20 porzione 6, più distante dalla porzione 5, raggiunge un'altezza pari o superiore all'estremità più alta 12 della porzione 5.

In maggiore dettaglio, il meccanismo 8 è costituito da una cerniera, per cui la porzione 6 è incernierata alla
25 porzione 5 in modo girevole intorno ad un asse H tra la prima

e la seconda posizione. In particolare, l'asse H è orizzontale ed ortogonale alla direzione di avanzamento dell'autoveicolo 1.

Preferibilmente, il meccanismo 8 è ad azionamento manuale. Alternativamente, il meccanismo 8 potrebbe anche essere ad azionamento elettrico.

Inoltre, il sedile 4 comprende una porzione di telaio 14. Nella prima posizione, la porzione 6 è disposta tra l'estremità 11 ed un'estremità 15 della porzione di telaio 14.

In altre parole, la porzione di telaio 14 si estende dietro il sedile 4 e quindi dietro la porzione 6, sia nella prima che nella seconda posizione. Cioè, la porzione di telaio 14 si estende dalla parte opposta della porzione 7, rispetto alla porzione 6 nella prima posizione.

Preferibilmente, il sedile 4 comprende un dispositivo di serratura 16 configurato per fissare la porzione 6 alla porzione di telaio 14 con la porzione 6 nella prima posizione. Ad esempio, il dispositivo di serratura 16 può essere con chiusura a scatto e sblocco manuale, ad esempio tramite una leva o pulsante o tramite chiave. Alternativamente, anche la chiusura del dispositivo di serratura 16 può essere manuale. Eventualmente, il dispositivo di serratura 16 può avere la chiusura e/o l'apertura comandati elettricamente.

Più preferibilmente, il sedile 4 comprende inoltre una parete divisoria 17 accoppiata ad almeno uno tra la porzione 5 e la porzione di telaio 14 in modo mobile tra una posizione di separazione ed una posizione di comunicazione.

5 Nella posizione di separazione, illustrata in figura 3, la parete divisoria 17 è disposta tra la porzione 5 e la porzione di telaio 14. Più in dettaglio, la parete divisoria 17 è disposta dietro alla porzione 6 nella prima posizione. In questa posizione, la parete divisoria 17 separa uno spazio
10 davanti o di fronte al sedile 4 da uno spazio sul retro del sedile 4, ad esempio definito da un bagagliaio dell'autoveicolo 1. In particolare, la parete divisoria 17 si estende sostanzialmente in verticale dal punto di appoggio alla porzione 5 fino al punto di accoppiamento alla porzione
15 di telaio 14. Quest'ultima, definisce almeno una parete del bagagliaio.

Nella posizione di comunicazione, illustrata in figura 4, la parete divisoria 17 libera uno spazio tra la porzione 5 e la porzione di telaio 14, tale da consentire il passaggio
20 di oggetti dal fronte del sedile 4 al retro dello stesso, almeno quando la porzione 6 è nella seconda posizione.

Nello specifico, la parete divisoria 17 è accoppiata alla porzione di telaio 14, in particolare incernierata in modo girevole intorno ad un asse H1 orizzontale e ortogonale
25 alla direzione di avanzamento dell'autoveicolo 1, ed

appoggiata alla porzione 5 nella posizione di separazione.

Ad esempio, nella posizione di comunicazione, la parete divisoria 17 può essere disposta sopra la porzione 7. Qui, in particolare, la parete divisoria 17 è affacciata alla superficie 10 quando la porzione 6 è nella seconda posizione. Ancora più in particolare, la parete divisoria 17 è disposta tra le porzioni 6, 7.

Alternativamente, nella posizione di comunicazione, la parete divisoria 17 potrebbe anche essere adagiata sulla porzione 14.

In altre parole, il verso di rotazione della parete divisoria 17 potrebbe essere orario oppure antiorario.

Inoltre, la parete divisoria 17 nella posizione di separazione è affacciata alla superficie 10 con la porzione 6 nella prima posizione.

Da quanto precede, i vantaggi del sedile 4 secondo l'invenzione sono evidenti.

Il sedile 4 è multiuso nel senso che può essere usato sia come sedile che come frangivento; in questo modo, non è necessario predisporre un frangivento smontabile, né un apposito vano portaoggetti per disporre il frangivento quando non in uso. Questo corrisponde ad un chiaro risparmio di ingombri dell'autoveicolo 1.

Inoltre, l'uso del sedile 4 come frangivento è estremamente semplice. L'utilizzatore deve solamente

manovrare la porzione 6, ad esempio sbloccando il dispositivo di serratura 16 e collocando la porzione 6 nella seconda posizione. Qui, l'utilizzatore potrà fissare la seconda posizione della porzione 6 ad un componente dell'autoveicolo
5 1, ad esempio tramite un ulteriore dispositivo di serratura non illustrato.

Inoltre, la manipolazione della porzione 6 permette anche la comunicazione tra il fronte del sedile 4 ed il suo retro in modo semplice. In questo modo, è possibile
10 incrementare lo spazio del bagagliaio, ad esempio per introdurre oggetti ingombranti, nonché prelevare o riporre oggetti a partire dall'abitacolo 2.

La parete divisoria 17 permette di scegliere se mantenere la comunicazione tra fronte e retro del sedile 4 o meno, in
15 base alle necessità, in modo semplice.

Risulta infine chiaro che al sedile 4 secondo l'invenzione possono essere apportate modifiche e varianti che tuttavia non escono dall'ambito di tutela definito dalle rivendicazioni.

RIVENDICAZIONI

1.- Sedile di autoveicolo (4) comprendente una porzione di schienale (6), un primo corpo (5), un secondo corpo (7), ed un meccanismo (8) configurato per accoppiare
5 la porzione di schienale (6) al primo corpo (5) in modo mobile tra una prima posizione, in cui la porzione di schienale (6) è disposta tra il primo ed il secondo corpo (5, 7), quest'ultimo ivi definente una base trasversale alla porzione di schienale (6) per sostenere un passeggero seduto
10 con la schiena appoggiata alla porzione di schienale (6) in corrispondenza di una prima superficie (9) della porzione di schienale (6), ed una seconda posizione in cui la porzione di schienale (6) ha una seconda superficie (10) opposta alla prima superficie (9) e rivolta verso il secondo corpo (7);
15 in cui la prima superficie (9) nella seconda posizione della porzione di schienale (6) definisce un frangivento.

2.- Il sedile secondo la rivendicazione 1, in cui il meccanismo (8) è costituito da una cerniera, per cui la porzione di schienale (6) è incernierata al primo corpo (5)
20 in modo girevole intorno ad un asse (H) tra la prima e la seconda posizione.

3.- Il sedile secondo la rivendicazione 1 o 2, comprendente un poggiatesta definente il primo corpo (5).

4.- Il sedile secondo una qualsiasi delle precedenti
25 rivendicazioni, comprendente una porzione di telaio (14) per

cui la porzione di schienale (6) nella prima posizione è disposta tra rispettive estremità (11, 15) del secondo corpo (5) e della porzione di telaio (14).

5.- Il sedile secondo la rivendicazione 4, 5 comprendente un dispositivo di serratura (16) configurato per fissare la porzione di schienale (6) alla porzione di telaio (14) con la porzione di schienale (6) nella prima posizione.

6.- Il sedile secondo la rivendicazione 4 o 5, 10 comprendente inoltre una parete divisoria (17) accoppiata ad almeno uno tra il primo corpo (5) e la porzione di telaio (14) in modo mobile tra una posizione di separazione, in cui la parete divisoria (17) è disposta tra il primo corpo (5) e la porzione di telaio (14) per separare un fronte del 15 sedile (4) da un retro del sedile (4), ed una posizione di comunicazione, in cui la parete divisoria (17) libera uno spazio tra il primo corpo (5) e la porzione di telaio (14) tale da consentire il passaggio di oggetti dal fronte del sedile (4) al retro dello stesso sedile (4) e viceversa.

20 7.- Il sedile secondo la rivendicazione 6, in cui la parete divisoria (17) nella posizione di separazione è affacciata alla seconda superficie (10) con la porzione di schienale (6) nella prima posizione.

8.- Il sedile secondo la rivendicazione 6 o 7, in cui 25 la parete divisoria (17) è incernierata alla porzione di

telaio (14) in modo girevole intorno ad un ulteriore asse (H1) tra la posizione di separazione e la posizione di comunicazione.

5 9.- Autoveicolo (1) comprendente un sedile (4) secondo una qualsiasi delle precedenti rivendicazioni.

10.- Autoveicolo secondo la rivendicazione 9, in cui l'autoveicolo (1) è decappottabile e comprende:

- un abitacolo (2), ed
- una cappotta (3) configurabile tra una configurazione
10 aperta in cui l'abitacolo (2) è aperto verso l'esterno ed una configurazione chiusa per chiudere l'abitacolo (2),
in cui il detto frangivento è configurato per deviare verso l'esterno un flusso d'aria diretto verso l'abitacolo (2) quando la cappotta (3) è nella configurazione aperta.

15 11.- Uso di un sedile (4) secondo una qualsiasi delle rivendicazioni da 1 a 8 come frangivento in un autoveicolo (1) secondo la rivendicazione 9 o 10.

FIG. 1

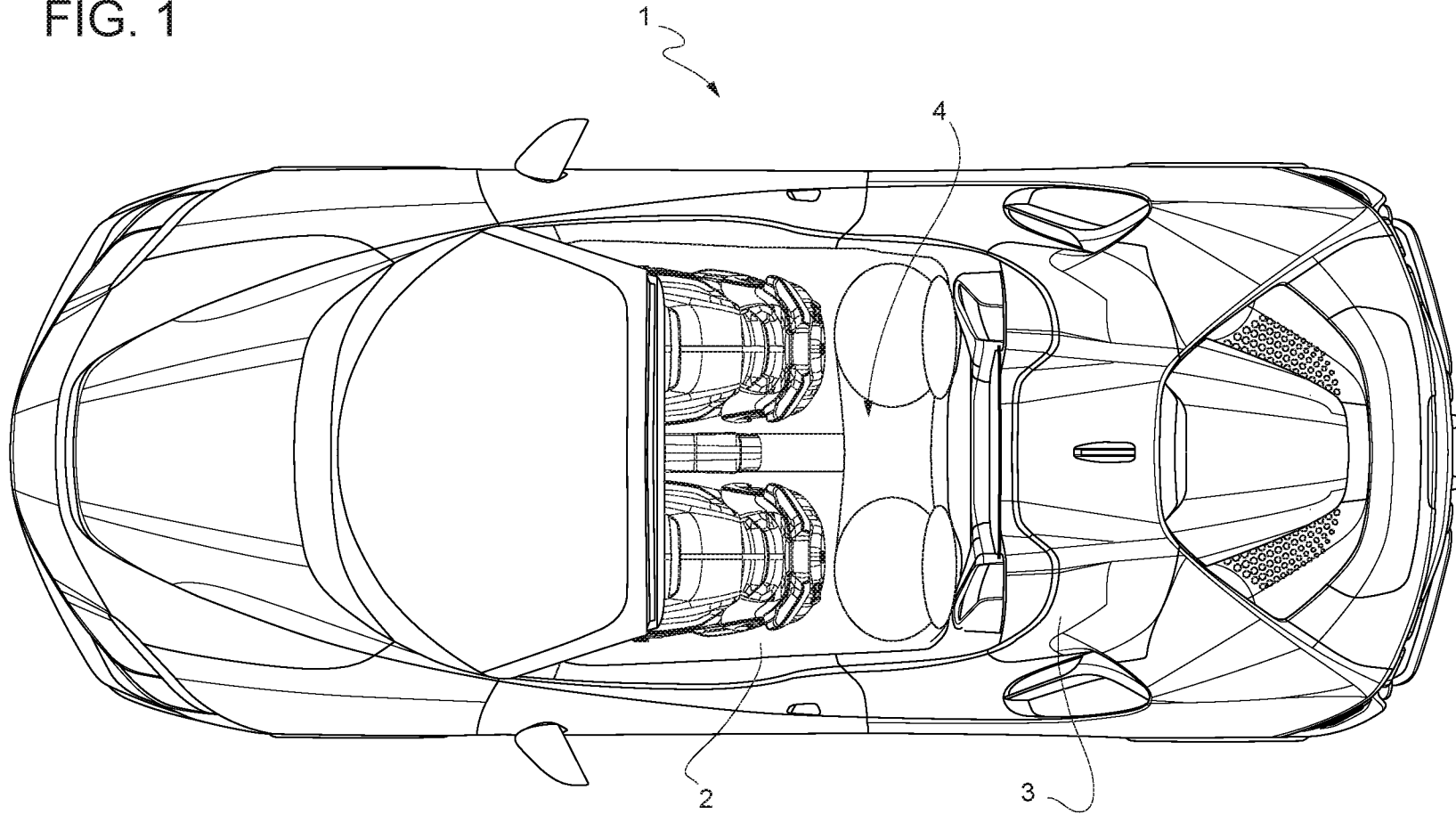


FIG. 2

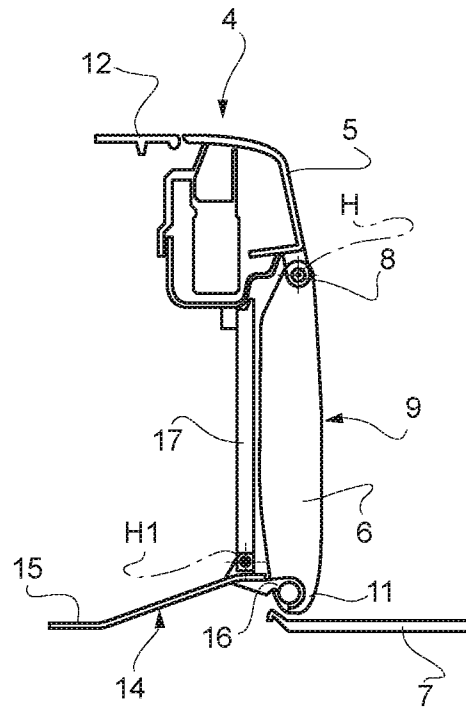


FIG. 3

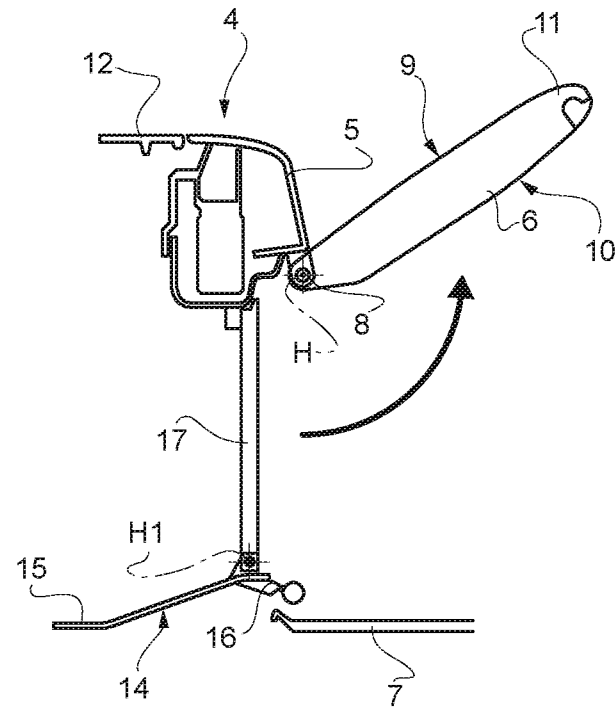


FIG. 4

