



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

UIBM

DOMANDA NUMERO	201995900432330
Data Deposito	03/04/1995
Data Pubblicazione	03/07/1995

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	J		

Titolo

SPECCHIETTO RETROVISORE ESTERNO PER VEICOLI

DESCRIZIONE

del modello industriale di utilità dal titolo:

SPECCHIETTO RETROVISORE ESTERNO PER VEICOLI

a nome della ditta IMMAGINE ITALIA - ADVERTISING S.a.s. di
ANTONELLO Beniamino & C., di nazionalità italiana, con sede a
Torino, in via Gropello, n. 4

Depositato il 3 APR. 1985 verbale n. 73 550200000

*

La presente innovazione riguarda la conformazione degli specchietti retrovisori esterni per veicoli, in particolare autoveicoli, tale da consentire dalla posizione di guida una visuale più ampia - rispetto agli specchietti dello stato attuale dell'arte - della parte posteriore del veicolo stesso; la particolare conformazione data allo specchietto secondo la presente innovazione consente anche di determinare forme dell'involucro che sostiene lo stesso specchietto e lo connette alla carrozzeria del veicolo dotate di coefficienti di resistenza all'aria piuttosto bassi.

E' noto che gli specchietti retrovisori esterni per veicoli hanno come funzione principale quella di permettere al guidatore di rendersi conto della situazione all'esterno dell'abitacolo soprattutto in fase di marcia. La collocazione di detti specchietti, sulla parte anteriore degli autoveicoli dal lato del guidatore, in punti diversi a seconda della forma e delle dimensioni della carrozzeria, risponde alla necessità di esaurire

Antonello Beniamino

il campo visivo lasciato scoperto dallo specchietto retrovisore interno soprattutto durante il movimento su strada. Grazie ad esso si può rilevare con la vista la presenza di altri veicoli mentre stanno effettuando il sorpasso, oppure di ostacoli quando si deve procedere ad una svolta, a un cambio di corsia o simile.

La conduzione dell'autoveicolo richiede talvolta l'aggiunta di uno specchietto retrovisore esterno anche dalla parte opposta a quella del guidatore, soprattutto quando si tratta di autoveicoli di grosso volume o articolati.

Nonostante la somma delle visuali offerte dai tre specchietti retrovisori, uno interno e due esterni, il guidatore si può trovare a disagio nell'affrontare alcune particolari manovre, soprattutto quelle in cui è costretto ad usare la retromarcia, come per parcheggi, rimessaggi, passaggi per spazi ristretti. Infatti secondo il normale assetto sul sedile e le normali inclinazioni degli specchietti, il guidatore in linea di massima non vede facilmente il passaruota posteriore del proprio autoveicolo. Nell'eseguire manovre particolarmente delicate, la soluzione adottata può essere quella di sporgersi (ma in certe condizioni ambientali e climatiche questo è assai sconveniente) oppure quella di modificare l'inclinazione degli specchietti retrovisori esterni, con la necessità però di ritrovare poi l'assetto ideale per la guida normale.

In alcuni autoveicoli recentemente immessi sul mercato, il problema sopra evidenziato risulta essere considerato dalle Case

Ateneo Beniamino

costruttrici, al punto che queste adottano sistemi elettrici di regolazione degli specchietti. Certamente si tratta di una soluzione che rende più comoda l'operazione di regolazione dell'assetto a seconda del tipo di manovra eseguita, ma non dà soluzione al problema di godere contemporaneamente di una vista generale e di una vista particolare. Inoltre, la diffusione di questa soluzione è proponibile - con i relativi costi - solamente per i veicoli di nuova produzione, mentre non è applicabile se non con modifiche profonde degli impianti sui veicoli già in circolazione.

Ai disagi sopra illustrati si sono fino ad ora proposti rimedi quali specchietti retrovisori esterni con una superficie e una convessità maggiori rispetto al solito, in modo da offrire un campo visivo comprendente l'intera fiancata dell'autoveicolo; oppure si è provveduto ad aggiungere un particolare mini-specchietto in un angolo adatto dello specchietto retrovisore esterno principale, in modo da aggiungere - all'immagine parziale data da questo - una immagine più piccola ma più estesa. Queste due soluzioni manifestano però alcuni inconvenienti: entrambe costringono il guidatore ad una vista retrospettiva di misura eccessiva, generatrice di possibili distrazioni nella guida, evidentemente pericolose.

Inoltre, con la prima soluzione il guidatore infatti dispone di una considerevole visuale, inessenziale però al controllo della situazione durante la guida. Su buona parte dello

Atto

specchietto si vede infatti unicamente il fondo stradale, il che contrasta con la necessità di concentrare a colpo d'occhio l'attenzione sugli elementi di specifica importanza, quali appunto gli altri autoveicoli che sorraggiungono. Quando poi la guida avvenga di notte, la parte inferiore dello specchietto è destinata a riflettere molti più fasci luminosi provenienti dai fari degli autoveicoli sorraggiungenti, con il rischio di abbagliamento del guidatore.

Con la seconda soluzione, il guidatore è costretto a valutare il da farsi dovendo sommare sostanzialmente due immagini: quella dello specchietto di normale dotazione e quella dello specchietto più piccolo aggiuntivo. E' facilmente intuibile che questa somma di immagini, benché effettuata con rapidità - e quasi automaticamente, una volta presa l'abitudine - da parte del guidatore, è foriera di inutile affaticamento nella guida se non di vera e propria confusione nella valutazione di quanto avviene alle spalle. Inoltre, lo specchietto aggiuntivo offre un'immagine molto rimpicciolita, per cui non è facile considerare l'effettiva distanza di un veicolo che sorraggiunge, questo apparendo più lontano di quanto sia in realtà.

La presente innovazione si propone di rispondere alla necessità di una visione retrospettiva sufficientemente completa per il guidatore, senza che questi sia impegnato in cambiamenti di postura e/o in aggiustamenti della posizione degli specchietti durante le più diverse manovre, o che subisca gli

Atto nello Scindano

inconvenienti di una visione di parti non essenziali o addirittura dannose, o che debba sintetizzare fra loro troppi punti di vista.

La soluzione è data, secondo la presente innovazione, dalla realizzazione di specchietti retrovisori esterni per autoveicoli che presentano un prolungamento verso il basso della fascia più vicina al guidatore, lo specchietto essendo costituito da un'unica superficie convessa; in tal modo si offre una vista retrospettiva comprensiva dell'intera fiancata dell'autoveicolo, escludendo tuttavia gli elementi inessenziali o addirittura disturbanti.

A titolo di esempio non limitativo, viene qui descritta una possibile forma di realizzazione della presente innovazione, con riferimento ai disegni allegati nei quali:

la figura 1 è una vista frontale dello specchietto per il lato del guidatore secondo la presente innovazione;

la figura 2 è una vista laterale in sezione dello specchietto secondo la presente innovazione; la figura 3 è una vista laterale dell'involucro frangivento posto a copertura dello specchietto.

Con riferimento alla figura 1, lo specchietto retrovisore esterno per veicoli presenta la superficie riflettente 1 a forma di "delta" capovolta. La zona 2, che corrisponde alla superficie dei consueti specchietti retrovisori per autoveicoli, viene integrata da un prolungamento 3 verso il basso dello specchietto.

Antonio Dainino

In tal modo si offre la possibilità di vedere integralmente, nel normale assetto di guida, il movimento del proprio veicolo rispetto alla strada e agli altri veicoli che sopraggiungono, nonché il passaruota posteriore in occasione di manovre.

La figura 2 mostra lo specchietto oggetto della presente innovazione visto in sezione laterale lungo la linea mediana. Si evidenzia, nella particolare forma di realizzazione illustrata, il profilo convesso della superficie dello specchietto oggetto della presente innovazione. Nella forma di realizzazione qui descritta, la curvatura della superficie dello specchietto corrisponde ad una sfera del diametro di 4 metri, e il suo apice si trova sostanzialmente lungo al centro dello specchietto; questa curvatura consente di riservare alla zona superiore 2 la visione di quanto avviene alle spalle del guidatore, mentre la zona 3 consente di estendere la visione all'intera fiancata posteriore dell'autoveicolo, compreso il passaruota posteriore. La convessità è tale da assicurare una visuale ampia ma senza falsificazioni, ossia consente di avere una precisa percezione della distanza reale dell'oggetto riflesso.

La figura 3 mostra una possibile forma di realizzazione dell'involucro frangivento che copre lo specchietto e lo raccorda alla carrozzeria del veicolo, e che alloggia i meccanismi di comando dell'inclinazione dello specchietto. Si può osservare come il lato dello specchietto che si affaccia alla carrozzeria sia di proporzioni tali da favorire la realizzazione di un corpo

Antonio Benvenuto

particolarmente aerodinamico, in cui l'acme della bombatura è posto sostanzialmente in corrispondenza dell'acme dello specchietto.

I vantaggi della presente innovazione sono a questo punto facilmente comprensibili: nella sua normale postura sul sedile dell'autoveicolo, il guidatore ha un controllo completo di quanto accade alle sue spalle, dal punto di vista del traffico ma anche degli ostacoli che si frappongono nel corso di manovre. Si possono così tenere fermi nelle posizioni prestabilite tutti gli specchietti interni ed esterni del veicolo, evitando spostamenti continui degli stessi a seconda delle esigenze, nonché la necessità di aprire il finestrino o addirittura la portiera e di sporgersi per eseguire manovre per non urtare alcunché.

Si deve inoltre evidenziare che lo specchietto oggetto della presente innovazione non presenta esigenze di attacco all'autoveicolo diverse da quelle degli specchietti esistenti sul mercato, e non richiede dispositivi di comando elettrici o similari. La forma dell'involucro frangivento che l'accompagna presenta caratteri di aerodinamicità che potrebbero essere esaltati al punto di diminuirne la resistenza agli spostamenti d'aria rispetto alle forme di involucro esistenti, essendo possibile - in virtù dello specchietto secondo la presente innovazione - ottenere involucri più armonicamente raccordabili con la carrozzeria.

La forma di realizzazione qui descritta e illustrata nei

Autovelo Benetton

disegni allegati non è evidentemente limitativa della portata della presente innovazione. In particolare, la convessità dello specchietto potrà essere calcolata e realizzata a seconda dei parametri richiesti per lo specifico autoveicolo sul quale dovrà essere montato lo specchietto, considerando in particolare la lunghezza della carrozzeria, secondo il principio che la maggiore convessità assicurerà maggiore profondità di visione: saranno dunque determinanti la lunghezza e l'altezza del veicolo, e il campo visivo che si intende offrire al guidatore. Le figure allegate, in particolare la figura 1, fanno riferimento ad una applicazione sul lato sinistro dell'autoveicolo; lo specchietto da collocare sul lato destro si realizza ovviamente sulla base degli stessi criteri sopra oggetto della presente innovazione.

Attilio Benincà

RIVENDICAZIONI

1. Specchietto retrovisore esterno per veicoli, caratterizzato dal fatto di presentare una superficie riflettente convessa opportunamente conformata distinguibile in una parte superiore, di dimensioni maggiori, atta a mostrare le condizioni del traffico, e in una parte inferiore, di dimensioni minori, atta a mostrare prevalentemente la parte posteriore del veicolo, compreso il passaruota.
2. Specchietto secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che - una volta fissata la sua posizione - non è necessario modificarne l'assetto durante il movimento del veicolo qualunque sia la manovra da effettuare, sia durante la marcia sia durante il parcheggio.
3. Specchietto secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto di riflettere in una sola immagine aspetti diversi e complementari della realtà alle spalle del guidatore.
4. Specchietto secondo le rivendicazioni 1 e 3, caratterizzato dal fatto di offrire un'immagine della realtà che consente una precisa percezione della distanza degli oggetti retrostanti.
5. Specchietto come da rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che la superficie e il grado di convessità possono essere diversificati al fine di consentire viste retrospettive appropriate alle dimensioni del veicolo.
6. Specchietto come da rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che esso favorisce la realizzazione una forma dell'involucro

✓
Antonio
Mondello

frangivento suscettibile di una penetrazione nell'aria
particolarmente elevata.

IMMAGINE ITALIA - ADVERTISING S.a.s.

di ANTONELLO Beniamino & C.

Antonello Beniamino



FIG. 1

TC 590700180

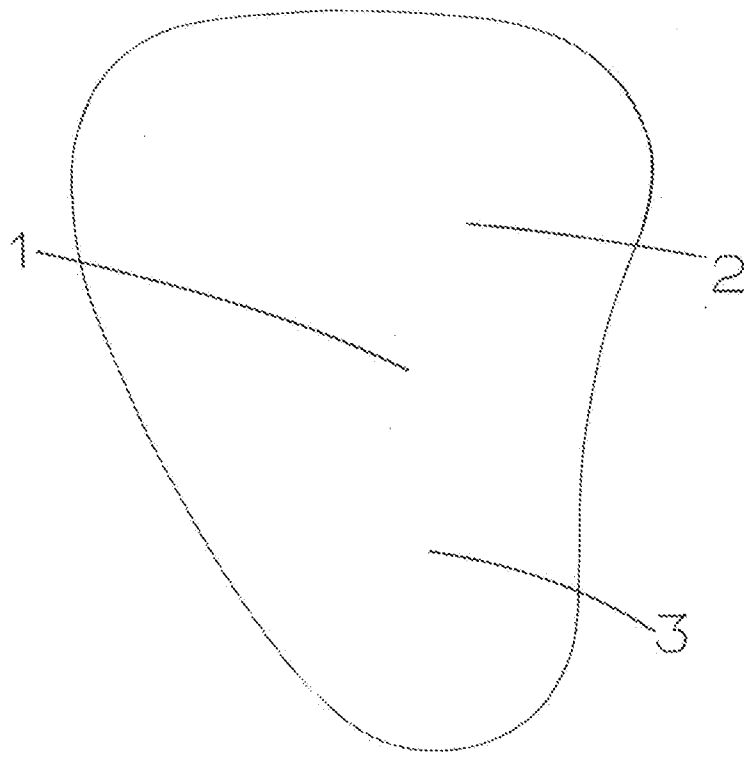


FIG. 2

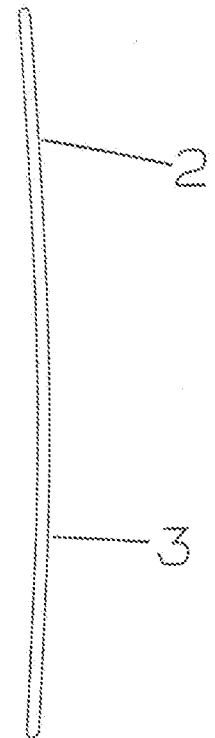
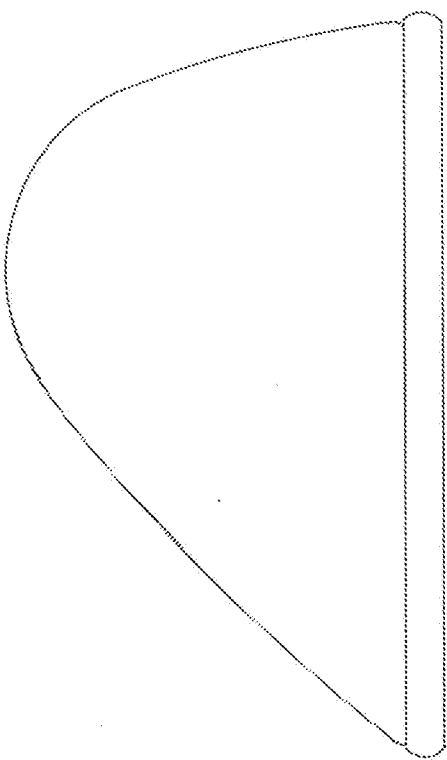


FIG. 3



Antonio B. B. B.

