

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

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

2 877 307

②1 N° d'enregistrement national : **04 11664**

⑤1 Int Cl⁸ : B 62 D 25/10 (2006.01)

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 02.11.04.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la demande : 05.05.06 Bulletin 06/18.

⑤6 Liste des documents cités dans le rapport de recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du présent fascicule*

⑥0 Références à d'autres documents nationaux apparentés :

⑦1 Demandeur(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA Société anonyme — FR.

⑦2 Inventeur(s) : LEROUX CHARLES et LAVERNE JEROME.

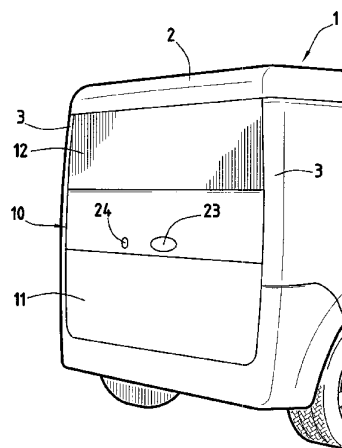
⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : CABINET LAVOIX.

⑤4 STRUCTURE DE HAYON POUR VEHICULE AUTOMOBILE ET VEHICULE AUTOMOBILE COMPORTANT UNE TELLE STRUCTURE DE HAYON.

⑤7 L'invention a pour objet une structure de hayon comprenant un panneau inférieur (11) et un panneau supérieur (12) indépendants et montés chacun articulé sur la caisse du véhicule et le panneau supérieur (12) est déplaçable entre deux positions indépendamment du panneau inférieur (11) et les deux panneaux (11) et (12) sont déplaçables entre deux positions simultanément par des moyens d'actionnement et de synchronisation du basculement de ces panneaux (11, 12).

L'invention concerne également un véhicule automobile équipé d'une telle structure de hayon.



FR 2 877 307 - A1



La présente invention concerne une structure de hayon pour un véhicule automobile et un véhicule automobile équipé d'une telle structure de hayon.

Certains véhicules automobiles sont munis à l'arrière d'un ouvrant qui est disposé transversalement à l'arrière de la caisse du véhicule et qui donne accès à la partie arrière de l'habitacle de ce véhicule dans sa position ouverte.

L'ouvrant arrière le plus couramment utilisé est constitué par un hayon muni au niveau de son bord supérieur, de moyens d'articulation sur le pavillon du véhicule, de sorte qu'il peut être déplacé entre une position de fermeture et une position d'ouverture, par déplacement angulaire autour de ces moyens d'articulation.

Le principal inconvénient de ce type d'ouvrant réside dans son débattement qui est important et qui oblige donc l'utilisateur du véhicule équipé d'un tel ouvrant à placer l'arrière du véhicule suffisamment loin d'un obstacle pour placer l'ouvrant en position d'ouverture.

On connaît également un ouvrant arrière d'un véhicule automobile qui est déplaçable entre une position d'ouverture et une position de fermeture et qui comprend deux panneaux, un panneau supérieur et un panneau inférieur associés l'un à l'autre. Le panneau supérieur est articulé à la caisse du véhicule par un axe horizontal et associé au panneau inférieur par des moyens d'entraînement de ce dernier de façon qu'en déplaçant l'ouvrant de sa position de fermeture à sa position d'ouverture, le panneau inférieur est entraîné au-dessous du panneau supérieur suivant une trajectoire circulaire.

Si un tel ouvrant permet effectivement de réduire l'espace nécessaire à l'arrière du véhicule lors de son ouverture, son principal inconvénient réside dans le fait qu'il est lourd et pénible à manœuvrer pour l'utilisateur à cause de la liaison entre les deux panneaux.

De plus, cette liaison entre les panneaux oblige l'utilisateur à les manœuvrer ensemble pour accéder à l'intérieur du véhicule et elle est dangereuse lors de la manipulation des panneaux notamment pour les doigts d'un utilisateur qui peuvent être coincés entre les deux panneaux.

L'invention a pour but de proposer une structure de hayon qui permet par des moyens simples, de palier à ces différents inconvénients, tout en facilitant l'accès au volume de chargement du véhicule automobile.

L'invention a donc pour objet une structure de hayon pour
5 véhicule automobile, du type comprenant un panneau supérieur et un panneau inférieur déplaçables entre une position de fermeture et une position d'ouverture, caractérisée en ce que les panneaux sont indépendants et montés chacun articulé sur la caisse du véhicule par un axe horizontal et en ce que le panneau supérieur est déplaçable entre les deux positions indépendamment du panneau
10 inférieur et les deux panneaux sont déplaçables entre lesdites deux positions simultanément par des moyens d'actionnement et de synchronisation du basculement de ces deux panneaux suivant une trajectoire circulaire pour qu'en position d'ouverture les bords inférieurs des deux panneaux soient disposés sensiblement l'un au-dessus de l'autre.

15 Selon d'autres caractéristiques de l'invention :

- les panneaux inférieur et supérieur comprennent chacun au moins un élément de verrouillage en position de fermeture,
- les moyens d'actionnement comprennent un organe de commande du déverrouillage de l'élément de verrouillage du panneau supérieur
20 et un organe de commande du déverrouillage simultané des organes de verrouillage des deux panneaux,
- les organes de commande sont actionnés manuellement ou à distance par une télécommande,
- les moyens de synchronisation comprennent un capteur
25 angulaire monté sur l'axe d'articulation du panneau supérieur et relié à un boîtier électronique d'asservissement et un système d'entraînement motorisé relié à l'axe d'articulation du panneau inférieur et commandé par ledit boîtier en fonction des informations fournies par ledit capteur angulaire,
- les moyens de synchronisation comprennent un capteur
30 angulaire monté sur l'axe d'articulation du panneau inférieur et relié au boîtier électronique d'asservissement,

- les moyens de synchronisation comprennent un système d'entraînement motorisé relié à l'axe d'articulation du panneau supérieur,

- le panneau inférieur comporte au moins un organe d'assistance au basculement interposé entre la caisse du véhicule et ledit panneau, et

5 - le panneau supérieur comporte au moins un organe d'assistance au basculement interposé entre la caisse du véhicule et ledit panneau.

L'invention a également pour objet un véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comprend une structure de hayon telle que précédemment mentionnée.

10 D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront au cours de la description qui va suivre, donnée à titre d'exemple et faite en se référant aux dessins annexés, sur lesquels :

- la Fig. 1 est une vue schématique en perspective de la partie arrière d'un véhicule automobile équipée d'une structure de hayon, conforme à
15 l'invention,

- la Fig. 2 est une vue schématique en coupe longitudinale de la partie arrière du véhicule automobile avec la structure de hayon dans sa position de fermeture,

- la Fig. 3 est un schéma montrant les différents éléments des
20 moyens d'actionnement et de synchronisation des panneaux de la structure de hayon, conforme à l'invention,

- la Fig. 4 est une vue schématique en coupe longitudinale de la partie arrière du véhicule automobile avec la structure de hayon en position d'ouverture du panneau supérieur, et

25 - la Fig. 5 est une vue schématique en coupe longitudinale de la partie arrière du véhicule automobile avec la structure de hayon dans la position d'ouverture des deux panneaux.

Sur la Fig. 1, on a représenté schématiquement la partie arrière d'un véhicule automobile qui comporte, de manière classique, une caisse 1
30 formant un habitacle délimité notamment par un plancher, non représenté, un pavillon 2, deux parois latérales 3 et, à sa partie postérieure, par une structure de hayon désignée par la référence générale 10.

La structure de hayon 10 se compose d'un panneau inférieur 11 et un panneau supérieur 12 indépendants et juxtaposés l'un au-dessus de l'autre.

Les panneaux 11 et 12 sont déplaçables entre une position de fermeture et une position d'ouverture et, pour cela, le panneau supérieur 12 est
5 monté articulé sur la caisse 1 du véhicule et notamment sur le bord arrière du pavillon 2 de cette caisse à l'aide d'un axe 13 d'articulation formé par exemple de deux charnières positionnées entre le bord supérieur du panneau supérieur 12 et le bord arrière du pavillon 2. De manière classique, les charnières formant l'axe
10 d'articulation 13 sont disposées de manière symétrique par rapport à l'axe longitudinal du véhicule automobile.

Le panneau inférieur 11 est également monté articulé sur la caisse 2 du véhicule et plus particulièrement sur les deux parois latérales 3 à l'aide de deux bras 14 symétriques par rapport à l'axe longitudinal du véhicule. Chaque bras 14 est situé dans un plan vertical parallèle au plan médian
15 longitudinal du véhicule et a une première extrémité 14a articulée sur l'une des parois latérale 3 de la caisse 1 et une seconde extrémité 14b articulée sur le bord supérieur du panneau inférieur 11.

Les extrémités 14a des bras 14 sont articulées autour d'un axe d'articulation 15 sensiblement horizontal et situé en-dessous de l'axe
20 d'articulation 13 du panneau supérieur 12, ainsi que montré à la Fig. 2.

D'une manière générale, le panneau supérieur 12 est déplaçable entre la position de fermeture (Fig. 2) et la position d'ouverture (Fig. 4) indépendamment du panneau inférieur 11 et en maintenant ce panneau inférieur 11 en position de fermeture. De plus, les deux panneaux 11 et 12 sont
25 déplaçables entre les deux positions, respectivement de fermeture (Fig. 2) et d'ouverture (Fig. 5), simultanément par des moyens d'actionnement et de synchronisation du basculement de ces panneaux 11 et 12 suivant une trajectoire circulaire pour qu'en position d'ouverture les bords inférieurs des deux panneaux soient disposés sensiblement l'un au-dessus de l'autre (Fig. 5).

30 Sur la Fig. 3, on a représenté schématiquement la paroi arrière du véhicule automobile 1, munie des panneaux, respectivement inférieur 11 et supérieur 12. Ces panneaux 11 et 12 comprennent chacun au moins un élément

de verrouillage en position de fermeture et qui est constitué pour le panneau 11, par au moins une serrure 20 contrôlée électriquement et interposée entre ce panneau 11 et la caisse 2 du véhicule automobile et pour la panneau 12, par au moins une serrure 21 contrôlée électriquement et interposée entre le panneau 5 inférieur 11 et le panneau supérieur 12. L'élément de verrouillage du panneau supérieur 12 en position de fermeture peut-être constitué par deux serrures, non représentées, et disposées entre les côtés de ce panneau supérieur 12 et la caisse 2 du véhicule automobile.

Ainsi que montré sur la Fig. 3, les éléments de verrouillage 20 et 10 21 sont reliés à un boîtier électronique 22 d'asservissement et de gestion.

Les moyens d'actionnement de l'ouverture du panneau supérieur 12 ou de l'ouverture des panneaux 11 et 12 comprennent un organe de commande 23 du déverrouillage de l'élément de verrouillage 21 du panneau supérieur 12 et un organe de commande 24 du déverrouillage simultané des 15 organes de verrouillage 20 et 21 des deux panneaux 11 et 12. L'organe de commande 24 est relié au boîtier 22 et les organes de commande 23 et 24 peuvent être actionnés manuellement ou à distance par une télécommande 25. Les organes de commande 23 et 24 sont conçus de forme et de dimensions différentes pour permettre à l'utilisateur de les différencier à la vue et au toucher.

20 Les moyens de synchronisation du basculement des panneaux 11 et 12 lorsque l'utilisateur agit sur l'organe de commande 24 comprennent un capteur angulaire 26 monté sur l'axe d'articulation 13 du panneau supérieur 12 et qui est relié au boîtier 22. Ces moyens de synchronisation comprennent également un système d'actionnement 27 motorisé relié à l'axe d'articulation 15 25 du panneau inférieur 11 et qui est commandé par le boîtier 22 en fonction des informations fournies par le capteur angulaire 26, comme cela sera décrit ultérieurement.

Ce système d'entraînement 27 est formé par exemple par un motoréducteur électromécanique ou électrohydraulique et il comporte un capteur 30 angulaire, non représenté, qui permet de mesurer l'angle et la vitesse d'ouverture et de fermeture du panneau inférieur 11 par rapport la caisse 2, tandis que la capteur angulaire 26 permet de mesurer la vitesse angulaire à l'ouverture et à la

fermeture du panneau supérieur 12 par rapport à la caisse 2 du véhicule automobile.

Le boîtier électronique 22 permet de gérer le fonctionnement électrique et les informations électriques des organes de commande 23 et 24, des éléments de verrouillage 20 et 21, du capteur angulaire 26 et du système d'entraînement 27.

Ainsi que montré à la Fig. 2, le panneau inférieur 11 comporte au moins un organe d'assistance 30 au basculement interposé entre la caisse 2 du véhicule et ce panneau inférieur 11 et le panneau supérieur 12 comporte également au moins un organe d'assistance 31 au basculement interposé entre la caisse 2 du véhicule et ce panneau supérieur 12. Les organes d'assistance 30 et 31 sont constitués, pour chaque panneau 11 et 12, par deux ressorts mécaniques ou à gaz.

Pour l'ouverture manuelle du panneau supérieur 12 uniquement, l'utilisateur agit sur l'organe de commande 23 ce qui a pour effet de déverrouiller l'élément de verrouillage 21. Les organes d'assistance 31 font basculer le panneau supérieur 12 autour de son axe d'articulation 13 de la position de fermeture représentée à la Fig. 2 à la position d'ouverture représentée à la Fig. 4, le panneau inférieur 11 restant en position de fermeture. Les organes d'assistance 31 sont disposés de façon à ce qu'ils soient moteurs dès le déverrouillage et ils fournissent l'énergie nécessaire à l'ouverture du panneau supérieur 12.

Pour l'ouverture du panneau supérieur 12 à distance, l'utilisateur appuie sur une touche spécifique de la télécommande 25 qui donne l'ordre, au boîtier 22 de déverrouiller l'organe de verrouillage 21. Dès le déverrouillage de cet organe 21, les organes d'assistance 31 font basculer le panneau 12 de sa position de fermeture à sa position d'ouverture, le panneau inférieur 11 restant en position de fermeture.

La fermeture du panneau supérieur 12 est effectuée manuellement de façon classique.

Pour l'ouverture manuelle et simultanée des panneaux 11 et 12, l'utilisateur agit sur l'organe de commande 24 ce qui a pour effet de déverrouiller

les organes de verrouillage 20 et 21. Les organes d'assistance 31 font basculer le panneau supérieur 12 de sa position de fermeture vers sa position d'ouverture autour de l'axe d'articulation 13 qui entraîne en rotation le capteur angulaire 26. L'action sur l'organe de commande 23 permet l'activation du système d'entraînement 27 du panneau inférieur 11 par l'intermédiaire du boîtier 22. Ce système d'entraînement 27 assure le basculement du panneau inférieur 11 de sa position de fermeture vers sa position d'ouverture et ce basculement est assisté par les organes 30. Le capteur angulaire 26 donne les informations de l'angle et de la vitesse angulaire d'ouverture du panneau supérieur 12 au boîtier 22 qui assure l'asservissement du système d'entraînement 27 pour synchroniser l'ouverture du panneau inférieur 11 avec celle du panneau supérieur 12 jusqu'à une ouverture de l'ensemble, ainsi que montré à la Fig. 5, et dans laquelle les bords inférieurs des panneaux 11 et 12 sont disposés sensiblement l'un au dessus de l'autre. Dès que les panneaux 11 et 12 atteignent la position d'ouverture maximale détectée par le capteur angulaire 26, le boîtier 22 donne l'ordre d'arrêt au système d'entraînement 27.

Pour une ouverture à distance, l'utilisateur agit sur une autre touche spécifique de la télécommande 25 qui donne l'ordre au boîtier 22 de déverrouiller les organes de verrouillage 20 et 21 et le basculement des panneaux 11 et 12 est identique à celui décrit précédemment.

La fermeture des panneaux 11 et 12 est obtenue par la fermeture manuelle du panneau supérieur 12 et la fermeture du panneau inférieur 11 est réalisée par le système d'entraînement 27. Dès le basculement manuel du panneau supérieur 12, le capteur angulaire 26 donne les informations de l'angle et de la vitesse angulaire de fermeture de ce panneau supérieur 12 au boîtier 22 qui assure l'asservissement du système d'entraînement 27 pour synchroniser la fermeture du panneau inférieur 11 avec celle du panneau supérieur 12 jusqu'à la fermeture complète de ces panneaux 11 et 12. Dès que l'organe de verrouillage 20 est verrouillé, l'information est transmise au boîtier 22 qui donne l'ordre de verrouillage de l'organe de verrouillage 21 du panneau supérieur 12. Le panneau inférieur 11 peut être fermé manuellement en faisant basculer ce panneau 11 autour de son axe d'articulation 15.

Ce panneau inférieur 11 peut être fermé automatiquement tout en laissant le panneau supérieur 12 en position d'ouverture. Dans ce cas, l'utilisateur agit sur une touche spécifique de la télécommande 13 ce qui provoque par l'intermédiaire du boîtier 22 l'actionnement du système d'entraînement 27. Ce système d'entraînement 27 fait basculer le panneau inférieur 11 de sa position d'ouverture vers sa position de fermeture et, au cours de ce basculement, le capteur angulaire du système d'entraînement 27 donne les informations de l'angle et de la vitesse angulaire de fermeture du panneau inférieur 11 au boîtier 22 qui assure l'asservissement du système d'entraînement 27 jusqu'à la fermeture de ce panneau inférieur 11. L'organe de verrouillage 20 permet le verrouillage en position de fermeture du panneau inférieur 11.

Selon une variante, le basculement du panneau supérieur 12 entre sa position de fermeture et sa position d'ouverture ou inversement peut être réalisé par un système d'entraînement de type classique, non représenté, relié mécaniquement à l'axe d'articulation 13 de ce panneau supérieur 12. Dans ce cas, la synchronisation de l'ouverture ou de la fermeture des panneaux 11 et 12, ainsi que du déverrouillage et du verrouillage de l'ensemble, est pilotée par le boîtier 22 qui traite les informations fournies par le capteur angulaire 26 du panneau supérieur 12 et celui intégré au système d'entraînement 27 du panneau inférieur 11 et agit sur le fonctionnement des deux systèmes d'entraînement pour synchroniser l'ouverture ou la fermeture des panneaux 11 et 12. Le système est donc totalement motorisé et automatisé et peut aussi être commandé à distance.

La structure selon l'invention présente l'avantage de pouvoir ouvrir seulement une partie du hayon ou la totalité de cet hayon en fonction des éléments à charger dans le véhicule automobile.

De plus, elle présente un débattement réduit ce qui est idéal pour le chargement en ville lorsque d'autres véhicules se garent trop près ce qui facilite le chargement notamment dans le cas de transport d'objets encombrants.

REVENDICATIONS

1. Structure de hayon pour véhicule automobile, du type comprenant un panneau inférieur (11) et un panneau supérieur (12) déplaçables entre une position de fermeture et une position d'ouverture, caractérisée en ce que les panneaux (11, 12) sont indépendants et montés chacun articulé sur la caisse (2) du véhicule (1) par un axe horizontal (13, 15) et en ce que le panneau supérieur (12) est déplaçable entre les deux positions indépendamment du panneau inférieur (11) et les deux panneaux (11, 12) sont déplaçables entre lesdites deux positions simultanément par des moyens (20, 21, 22, 23, 24, 26, 27) d'actionnement et de synchronisation du basculement de ces panneaux (11, 12) suivant une trajectoire circulaire pour qu'en position d'ouverture les bords inférieurs des deux panneaux (11, 12) soient disposés sensiblement l'un au-dessus de l'autre.

2. Structure de hayon suivant la revendication 1, caractérisée en ce que les panneaux inférieur (11) et supérieur (12) comprennent chacun au moins un élément de verrouillage (20, 21) en position de fermeture.

3. Structure de hayon suivant la revendication 1 ou 2, caractérisée en ce que les moyens d'actionnement comprennent un organe de commande (23) du déverrouillage de l'élément de verrouillage (21) du panneau supérieur (12) et un organe de commande (24) du déverrouillage simultané des organes de verrouillage (20, 21) des deux panneaux (11, 12).

4. Structure de hayon selon la revendication 3, caractérisée en ce que les organes de commande (23, 24) sont actionnés manuellement ou à distance par une télécommande (25).

5. Structure de hayon selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisée en ce que les moyens de synchronisation comprennent un capteur angulaire (26) monté sur l'axe d'articulation (13) du panneau supérieur (12) et relié à un boîtier électronique (22) d'asservissement et un système d'entraînement (27) motorisé relié à l'axe d'articulation (15) du panneau inférieur (11) et commandé par ledit boîtier (22) en fonction des informations fournies par ledit capteur angulaire (26).

6. Structure de hayon selon la revendication 5, caractérisée en ce que les moyens de synchronisation comprennent un capteur angulaire monté sur l'axe d'articulation du panneau inférieur (11) et relié au boîtier électronique (22).

5 7. Structure de halon selon la revendication 5 ou 6, caractérisée en ce que les moyens de synchronisation comprennent un système d'entraînement motorisé relié à l'axe d'articulation (13) du panneau supérieur (12).

8. Structure de hayon selon l'une quelconque des revendications 1 à 7, caractérisée en ce que le panneau inférieur (11) comporte au moins un organe d'assistance (30) au basculement interposé entre la caisse (2) du véhicule et ledit panneau (11).

9. Structure de hayon selon l'une quelconque des revendications 1 à 8, caractérisée en ce que le panneau supérieur (12) comporte au moins un organe d'assistance (31) au basculement interposé entre la caisse (2) du véhicule et ledit panneau (12).

10. Véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comprend une structure de hayon (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes.

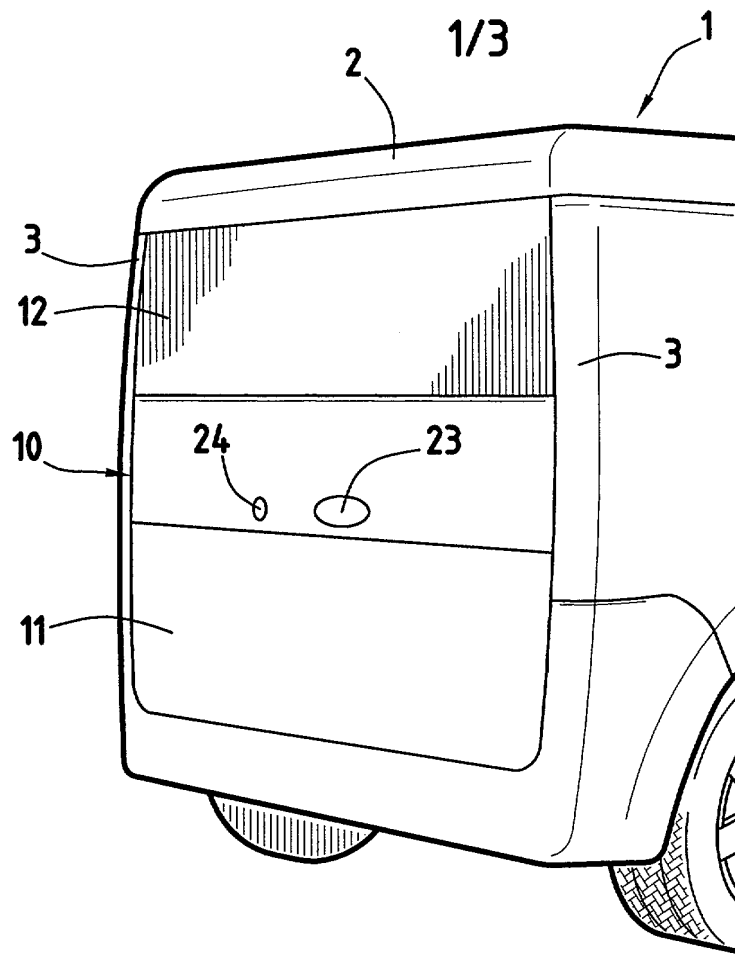


FIG. 1

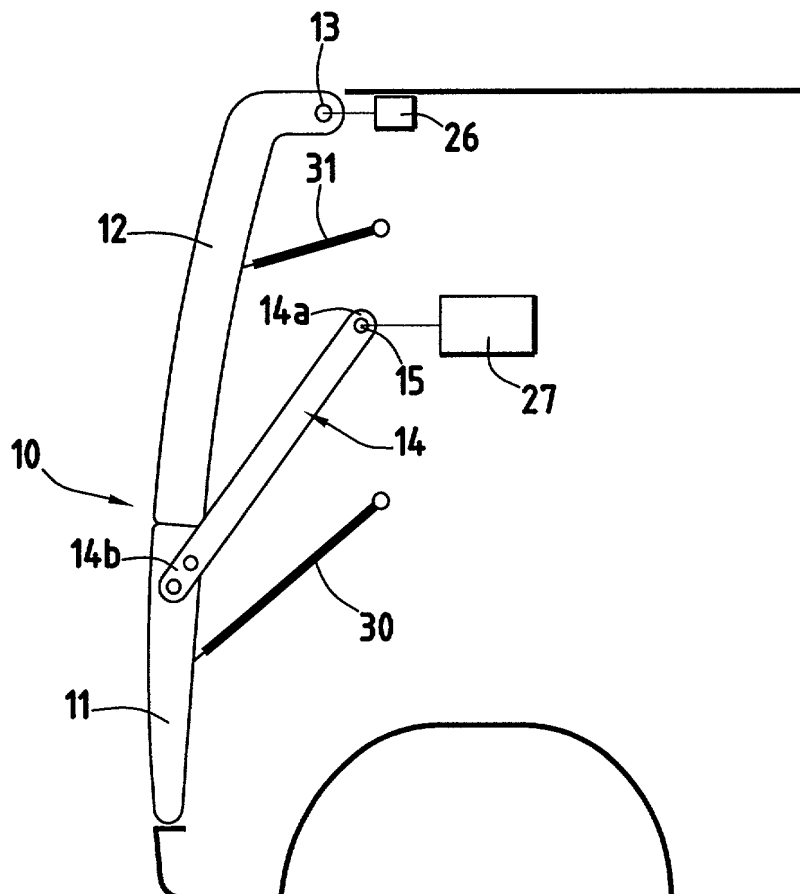
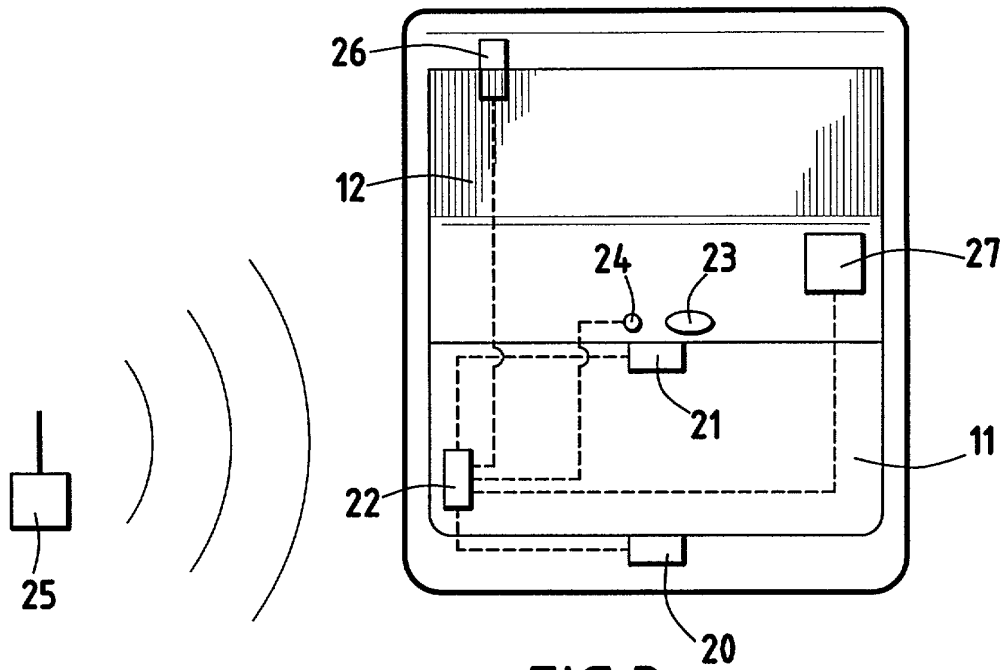
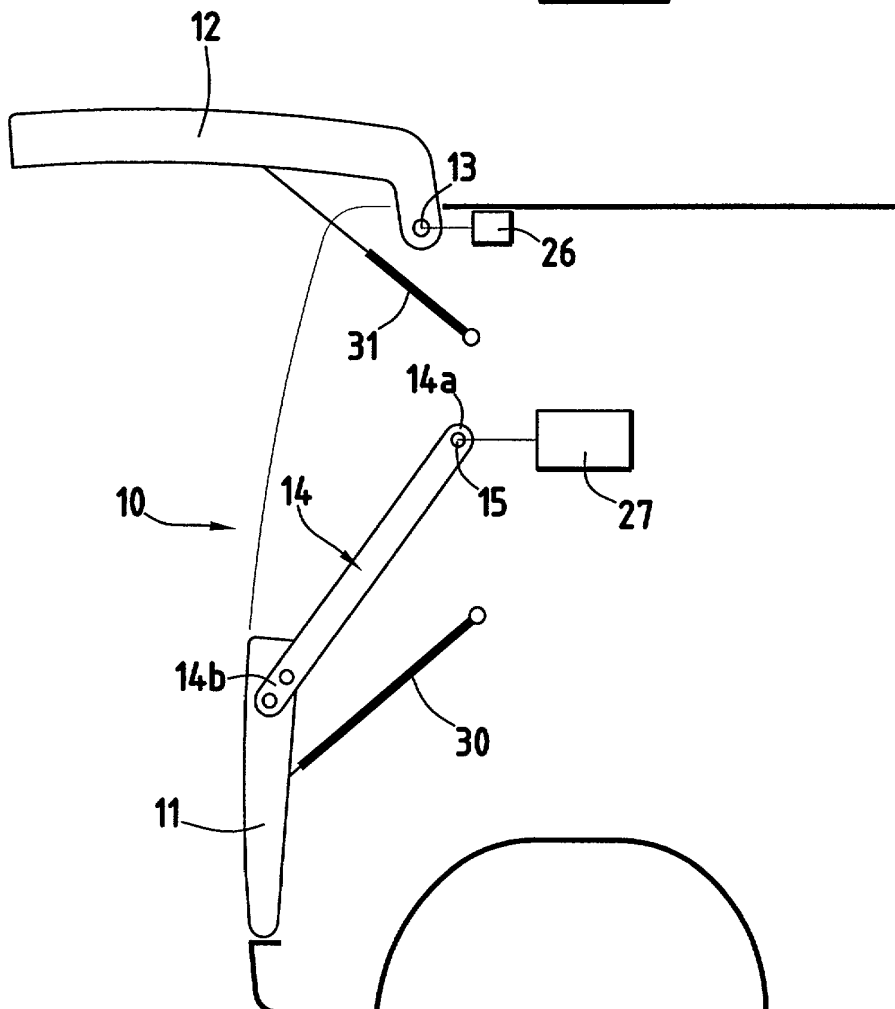
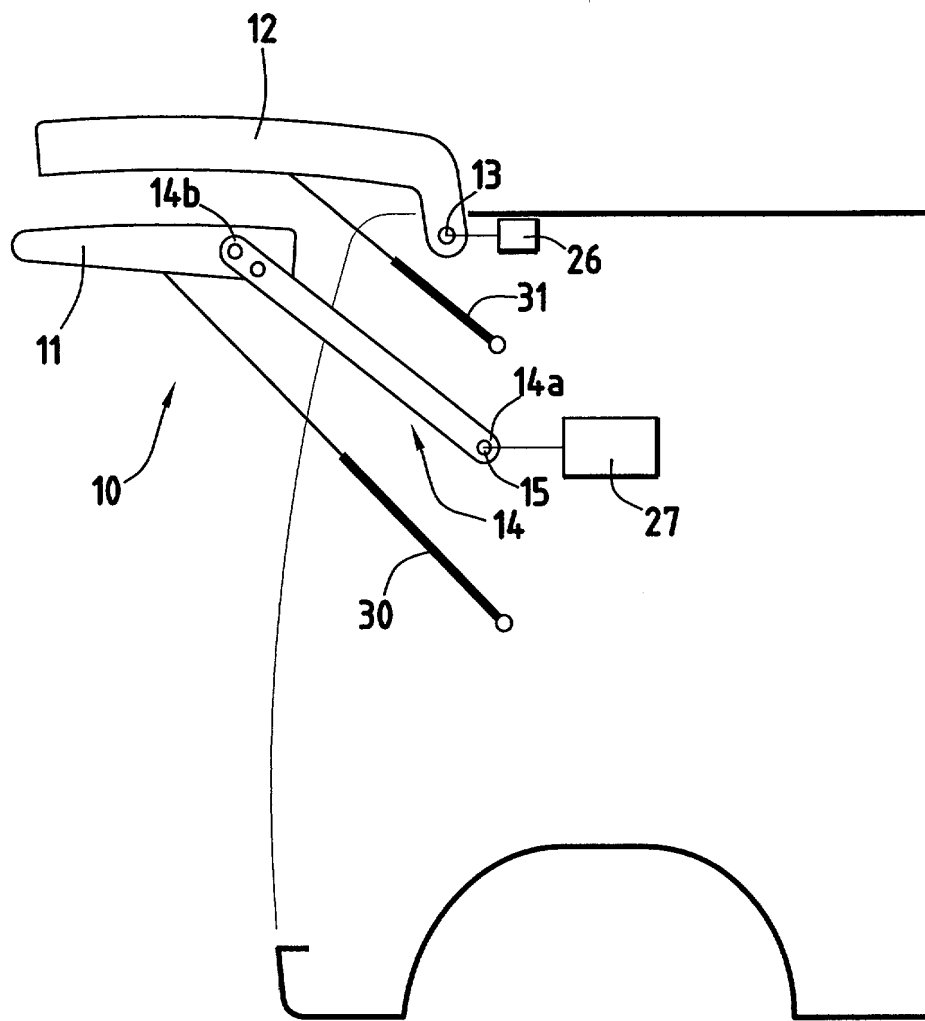


FIG. 2

2/3

FIG. 3FIG. 4

3/3

FIG. 5



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**
établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 657230
FR 0411664

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
A	DE 102 33 764 A1 (ADAM OPEL AG) 12 février 2004 (2004-02-12) * abrégé; figure 4 *	1	B62D25/10
A	EP 1 134 104 A (ITALDESIGN-GIUGIARO S.P.A) 19 septembre 2001 (2001-09-19) * abrégé; figure 7 *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
			B60J B62D E05F
		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
		27 mai 2005	Wiberg, S
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

1
EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0411664 FA 657230**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du 27-05-2005

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
DE 10233764 A1	12-02-2004	AUCUN	
EP 1134104 A	19-09-2001	IT T020000043 U1 EP 1134104 A1	14-09-2001 19-09-2001