

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①⑪ N° de publication :

2 957 565

(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②① N° d'enregistrement national :

10 51917

⑤① Int Cl⁸ : B 60 N 2/48 (2006.01)

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 18.03.10.

③③ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 23.09.11 Bulletin 11/38.

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

⑥③ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

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

⑦② Inventeur(s) : MENTION CEDRIC.

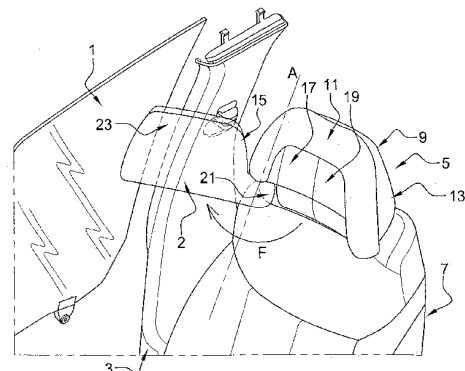
⑦③ Titulaire(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA Société anonyme.

⑦④ Mandataire(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA.

⑤④ APPUI-TETE POUR SIEGE DE VEHICULE.

⑤⑦ L'invention concerne un appui-tête pour siège de vé-
hicule comprenant une partie avant (15), formant face d'ap-
pui, et une partie arrière (13) fixe, la partie avant (15) étant
mobile sur la partie arrière (13) entre une position escamo-
tée contre l'appui-tête et une position latérale (L) sur un
côté de l'appui-tête. Selon l'invention, la partie avant (15) se
situe dans une zone centrale de l'appui-tête excluant le
pourtour (11) de l'appui-tête, ledit pourtour (11) restant fixe
sur le siège sur toute son épaisseur.

L'invention trouve son application notamment dans le
domaine des appuis-tête.



FR 2 957 565 - A1



Appui-tête pour siège de véhicule

[1] L'invention concerne un appui-tête pour siège de véhicule.

[2] Les sièges de véhicule automobiles comprennent une assise, un dossier et un appui-tête. L'appui-tête est disposé
5 dans le prolongement du dossier et présente une face d'appui pour l'arrière de la tête de l'occupant du siège.

[3] L'appui-tête permet certains réglages pour améliorer le confort lorsque l'occupant veut se reposer. Ces réglages peuvent se faire en hauteur en fonction de la taille de
10 l'occupant du siège. Ces réglages peuvent également se faire en inclinant la face d'appui d'avant en arrière pour s'approcher de la nuque de l'occupant et s'éloigner de sa tête. Ce type de réglage est approprié lorsque l'occupant souhaite reposer sa tête vers l'arrière mais cette position n'est pas des plus
15 confortables. L'occupant qui souhaite reposer sa tête sur le côté et non pas vers l'arrière doit appuyer sa tête contre la vitre latérale. Celle-ci se trouve en outre relativement éloignée de l'occupant et offre un appui peu ergonomique car sa surface est rigide et peu être froide.

20 [4] Pour éviter ces inconvénients, il existe des appuis-tête qui offrent un appui latéral.

[5] Parmi ceux-ci, on trouve un appui-tête décrit dans FR 2 823 159. Cet appui-tête comprend une partie entièrement mobile qui peut pivoter autour du bord latéral de l'appui-tête
25 de façon à former un appui-tête latéral. Lorsque la partie mobile de l'appui-tête est en position latérale, l'appui-tête présente un espace complètement vide dans sa partie centrale.

[6] Cette configuration présente plusieurs inconvénients.
30 Premièrement, en termes de sécurité, l'appui-tête ne permet plus d'offrir une bonne répartition des efforts derrière la tête lors d'un choc. Deuxièmement, en termes de confort, l'appui-tête ne permet plus d'avoir un appui confortable et complet

derrière la tête et sur le côté en même temps. Enfin, en termes de prestations dans le véhicule, l'appui-tête n'est pas compatible avec un écran intégré sur l'arrière de l'appui-tête pour permettre à un passager arrière de disposer d'un écran
5 en face de lui.

[7] Parmi les appuis-tête qui offrent un appui latéral, on trouve également un appui-tête décrit dans GB 2 324 030. L'appui-tête est divisé en deux parties sur toute son épaisseur : une première partie fixe située à l'arrière et une deuxième
10 partie mobile située à l'avant par rapport au véhicule. Chaque partie a sensiblement la même épaisseur et la partie mobile à l'avant peut pivoter autour d'un bord latéral de l'appui-tête de façon à former un appui-tête latéral. La partie mobile a la même surface que l'appui-tête : c'est toute la partie avant de
15 l'appui-tête qui se déplace.

[8] Lorsque l'appui-tête est en position latérale, il ne reste plus dans le prolongement du dossier que la partie fixe de l'appui-tête qui a la moitié de son épaisseur initiale. En termes de sécurité, l'appui-tête est fragilisé et n'offre plus un appui
20 robuste en cas de choc. En outre, en termes de confort, l'appui-tête ainsi aminci oblige l'occupant à basculer sa tête plus en arrière afin de trouver l'appui de la partie fixe de l'appui-tête, ce qui n'est pas très ergonomique.

[9] L'invention a pour objet de proposer un appui latéral
25 confortable pour la tête de l'occupant d'un siège de véhicule tout en conservant un appui-tête robuste et ergonomique dans le prolongement du dossier.

[10] A cet effet, l'invention concerne un appui-tête pour siège de véhicule comprenant une partie avant, formant face d'appui,
30 et une partie arrière fixe, la partie avant étant mobile sur la partie arrière entre une position escamotée contre l'appui-tête et une position latérale sur un côté de l'appui-tête caractérisé en ce que la partie avant se situe dans une zone centrale de l'appui-tête excluant le pourtour de l'appui-tête, ledit pourtour
35 restant fixe sur le siège sur toute son épaisseur.

[11] Le pourtour de l'appui-tête reste en place lorsque la face d'appui est déplacée sur le côté. De cette manière, il reste l'arceau qui assure une certaine rigidité à l'appui-tête en cas de choc. Il reste également la partie centrale qui permet
5 d'assurer que la tête du passager soit arrêtée en cas de choc dans lequel le passager subirait le « coup du lapin » (la tête bascule violemment d'avant en arrière).

[12] La partie avant est de préférence mobile en rotation autour d'un axe.

10 [13] Le déplacement de la face d'appui est facile à mettre en œuvre par le passager et ne nécessite pas de mécanisme compliqué pour déplacer la face d'appui.

[14] La rotation est avantageusement réalisée autour d'un axe situé le long d'un bord latéral de l'appui-tête.

15 [15] Il s'agit d'une rotation simple qui déplace la face d'appui vers le côté selon un plan horizontal.

[16] La partie avant est de préférence reliée à l'axe de rotation sur moins de la moitié de sa hauteur.

20 [17] Ceci permet de garder fixe un maximum du pourtour, ce qui améliore encore la rigidité de l'appui-tête.

[18] La partie avant est de façon avantageuse reliée à l'axe de rotation au niveau du bord inférieur de l'appui-tête.

[19] De cette façon, l'articulation n'est pas gênante pour la tête du passager.

25 [20] L'épaisseur de la partie avant est avantageusement deux fois inférieure à l'épaisseur de la portion restante fixe de l'appui-tête.

[21] Cela permet de conserver un appui-tête plus épais lorsqu'il est en position déployée latéralement.

[22] L'appui-tête comprend de préférence un logement dans lequel la partie avant mobile est apte à s'encastrer de façon à ce que la surface formée par le pourtour d'une part, et la partie arrière d'autre part, soit sensiblement plane lorsque l'appui-tête est en position escamotée.

[23] La partie avant comprend de façon préférentielle une matelassure sur son côté dorsal.

[24] La partie arrière de l'appui-tête comprend de façon avantageuse une matelassure sur son côté frontal de l'appui-tête.

[25] L'invention concerne également un véhicule comprenant un appui-tête selon l'invention caractérisé en ce que la partie avant de l'appui-tête vient en butée contre la vitre latérale ou contre la garniture de pied central du véhicule.

[26] D'autres particularités et avantages ressortiront clairement de la description qui en est faite ci-après, à titre indicatif et nullement limitatif, en référence aux dessins annexés, dans lesquels :

- la figure 1 est une vue en perspective d'un appui-tête comprenant une face d'appui en position escamotée monté sur un siège de véhicule automobile ;
- la figure 2 est une vue en perspective d'un appui-tête dont la face d'appui est en position latérale déployée.

[27] La figure 1 montre l'intérieur d'un véhicule automobile qui comprend une vitre latérale 1, un pied milieu 3 et un siège 5 de véhicule. Le siège 5 comprend un dossier 7 et un appui-tête 9 dans le prolongement du dossier 7.

[28] L'appui-tête 9 comprend un pourtour 11 formant un arceau, une partie arrière 13 restant fixe sur le siège et une

partie avant 15 formant face d'appui mobile sur la partie arrière.

[29] Le pourtour 11 a une forme en arceau ou encore une forme de U inversée. Le pourtour 11 comprend trois bords :
5 deux bords latéraux 17a et 17b et un bord supérieur 19.

[30] Les deux branches 17a et 17b du pourtour 11 sont prolongées par des tiges (non représentées). Les tiges sont engagées dans des orifices (non représentés) ménagés sur le bord supérieur du dossier 7 pour permettre le maintien de
10 l'appui-tête 9 sur le siège 5. Le pourtour 11 forme l'armature de l'appui-tête : il comprend un squelette métallique, il est rembourré à l'aide d'une mousse par exemple et recouvert d'un revêtement approprié tel que du tissu ou du cuir selon le revêtement choisi pour l'ensemble du siège.

15 [31] Lorsqu'il est solidarisé au dossier du siège, le pourtour 11 de l'appui-tête reste fixe sur le siège 5 sur toute son épaisseur.

[32] La partie arrière 13 de l'appui-tête 9 est située en arrière de l'appui-tête. Selon la figure 1, la partie arrière 13 a
20 sensiblement les mêmes dimensions que le pourtour 11 de l'appui-tête et se place en arrière dudit pourtour. Si on regarde de face l'avant du siège, la partie arrière a une forme sensiblement rectangulaire. Vu de côté, l'épaisseur de la partie arrière a une forme sensiblement triangulaire.

25 [33] La partie arrière 13 peut également avoir des dimensions moindres que celles représentées. Par exemple, sa hauteur et/ou sa largeur peuvent être inférieures à la hauteur et/ou la largeur du pourtour 11.

[34] La partie avant 15 se situe dans la zone centrale de
30 l'appui-tête 9.

[35] La forme de la partie avant 15 est complémentaire à celle du pourtour 11 de l'appui-tête 9 de façon à pouvoir s'encaster à l'intérieur du U formé par le pourtour. Selon les figures, la

partie avant 15 a une forme sensiblement rectangulaire mais elle pourrait avoir une autre forme. Pour pouvoir s'encaster dans le pourtour, l'appui-tête comprend un logement 17 (voir figure 2) dont les parois sont définies par le bord intérieur du pourtour 11 et la face frontale 19 de la partie fixe 13 de l'appui-tête 9.

[36] L'épaisseur de la partie avant 15 peut être constante sur toute sa surface. Dans ce cas, la partie avant 15 a une épaisseur inférieure à l'épaisseur de la partie arrière 13. L'épaisseur est de préférence inférieure à deux fois l'épaisseur de la portion restante, ce qui permet de conserver une partie arrière relativement épaisse.

[37] L'épaisseur de la partie avant 15 peut, de façon alternative et non représentée, être variable. L'épaisseur peut, par exemple, être relativement faible au niveau d'un des côtés de la partie avant et augmenter graduellement jusqu'au côté opposé. Dans ce cas, la partie arrière devra également présenter une épaisseur variable de façon à ce que la partie avant formant face d'appui s'encastre dans le logement prévu.

[38] La partie avant 15 comprend une matelassure sur son côté dorsal 23 de façon à rendre la surface d'appui plus confortable lorsque l'appui-tête est en position déployée latérale.

[39] La partie avant 15 est mobile en rotation autour d'un axe A formé par le bord latéral de l'appui-tête. Selon les figures, la partie avant 15 est reliée au bord latéral par un bras 21. Le bras 21 est relié de préférence au niveau du bord inférieur latéral de l'appui-tête. Le bras 21 pourrait également être mobile en rotation autour d'un axe situé dans le prolongement du bord inférieur de la face d'appui quand celle-ci est déployée de façon à pouvoir incliner cette face d'appui pour améliorer le confort de l'occupant.

[40] La partie avant 15 peut comprendre une échancrure (non représentée au niveau du bord latéral opposé au bord latéral auquel est relié le bras 21. Cette échancrure a pour fonction

de permettre à l'occupant d'y introduire ses doigts lorsqu'il souhaite déployer l'appui-tête pour permettre une meilleure préhension.

5 [41] Nous allons à présent détailler la façon dont l'appui-tête 9 peut être mis en œuvre pour offrir une surface de repos latérale à l'occupant du siège.

[42] En position escamotée E et selon la figure 1, la face d'appui 15 se trouve dans le logement 17.

10 [43] Lorsque l'occupant souhaite déployer l'appui-tête 9 en position latérale L, il se saisit du bord latéral opposé au bord latéral auquel est relié le bras de la face d'appui 15. Puis, il tire ce bord vers lui selon la flèche F de façon à faire pivoter la face d'appui 15 autour de l'axe A défini par le bord latéral de l'appui-tête jusqu'à ce que la face d'appui 15 vienne en butée
15 contre la vitre latérale 1 en position latérale L conformément à la figure 2.

[44] Selon l'invention, l'appui-tête est compatible avec un écran intégré sur l'arrière de l'appui-tête. En effet, dans la mesure où seule la partie avant se déplace dans une position
20 latérale, il reste la partie arrière sur laquelle un écran peut être fixé pour permettre à un passager arrière de disposer d'un écran en face de lui.

REVENDICATIONS

1. Appui-tête pour siège de véhicule comprenant une partie avant (15), formant face d'appui, et une partie arrière (13) fixe, la partie avant (15) étant mobile sur la partie arrière (13) entre
5 une position escamotée contre l'appui-tête et une position latérale sur un côté de l'appui-tête caractérisé en ce que la partie avant (15) se situe dans une zone centrale de l'appui-tête excluant le pourtour (11) de l'appui-tête, ledit pourtour (11) restant fixe sur le siège sur toute son épaisseur.
- 10 2. Appui-tête selon la revendication 1 caractérisé en ce que la partie avant (15) est mobile en rotation autour d'un axe (A).
3. Appui-tête selon la revendication 2 caractérisé en ce que la rotation est réalisée autour d'un axe (A) situé le long d'un bord latéral de l'appui-tête.
- 15 4. Appui-tête selon la revendication 3 caractérisé en ce que la partie avant est reliée à l'axe de rotation sur moins de la moitié de sa hauteur.
5. Appui-tête selon la revendication 4 caractérisé en ce que la partie avant (15) est reliée à l'axe de rotation au niveau du
20 bord inférieur de l'appui-tête.
6. Appui-tête selon l'une quelconque des revendications précédentes caractérisé en ce que l'épaisseur de la partie avant (15) mobile est deux fois inférieure à l'épaisseur de la partie arrière (13) fixe de l'appui-tête.
- 25 7. Appui-tête selon l'une quelconque des revendications précédentes caractérisé en ce qu'il comprend un logement (17) dans lequel la partie avant (15) est apte à s'encastrier de façon à ce que la surface formée par le pourtour (11) d'une part, et par la partie arrière (13) d'autre part, soit sensiblement
30 plane lorsque l'appui-tête est en position escamotée.

8. Appui-tête selon l'une quelconque des revendications précédentes caractérisé en ce que la partie avant (15) comprend une matelassure sur son côté dorsal (23).

5 9. Appui-tête selon l'une quelconque des revendications précédentes caractérisé en ce que la partie arrière (13) de l'appui-tête comprend une matelassure sur son côté frontal (19).

10 10. Véhicule comprenant un appui-tête selon l'une quelconque des revendications précédentes caractérisé en ce que la partie avant (15) de l'appui-tête vient en butée contre la vitre latérale (1) ou contre la garniture de pied central (3) du véhicule quand l'appui-tête est en position latérale (L).

1/1

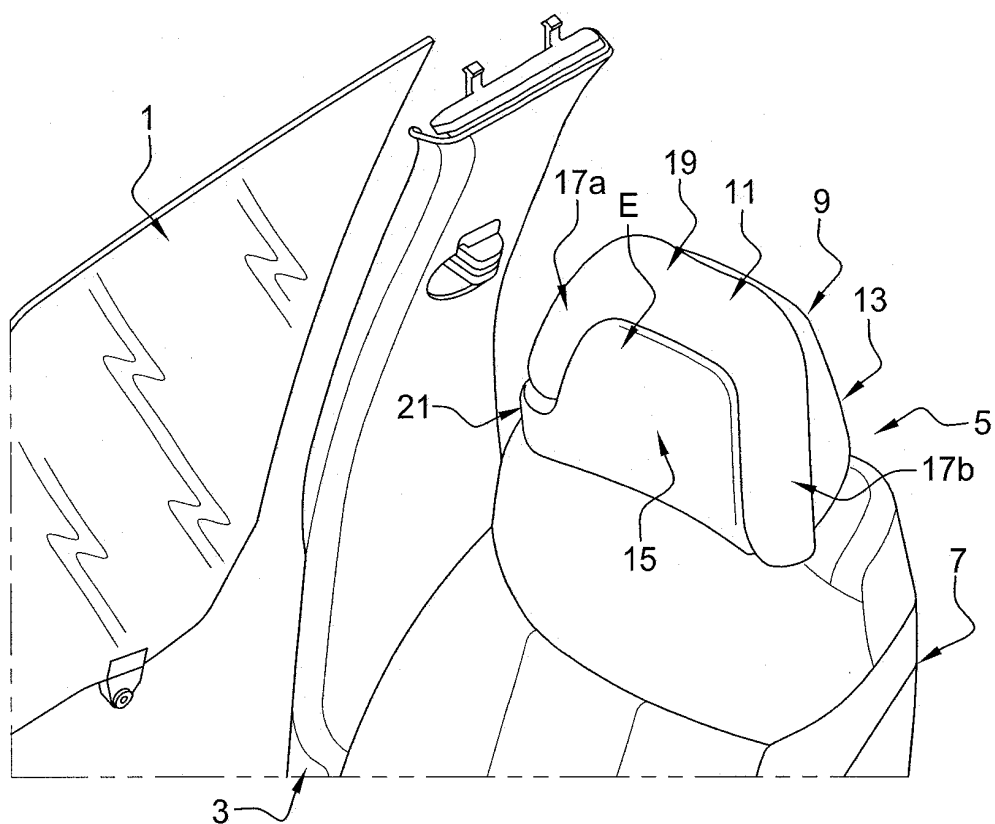


Fig. 1

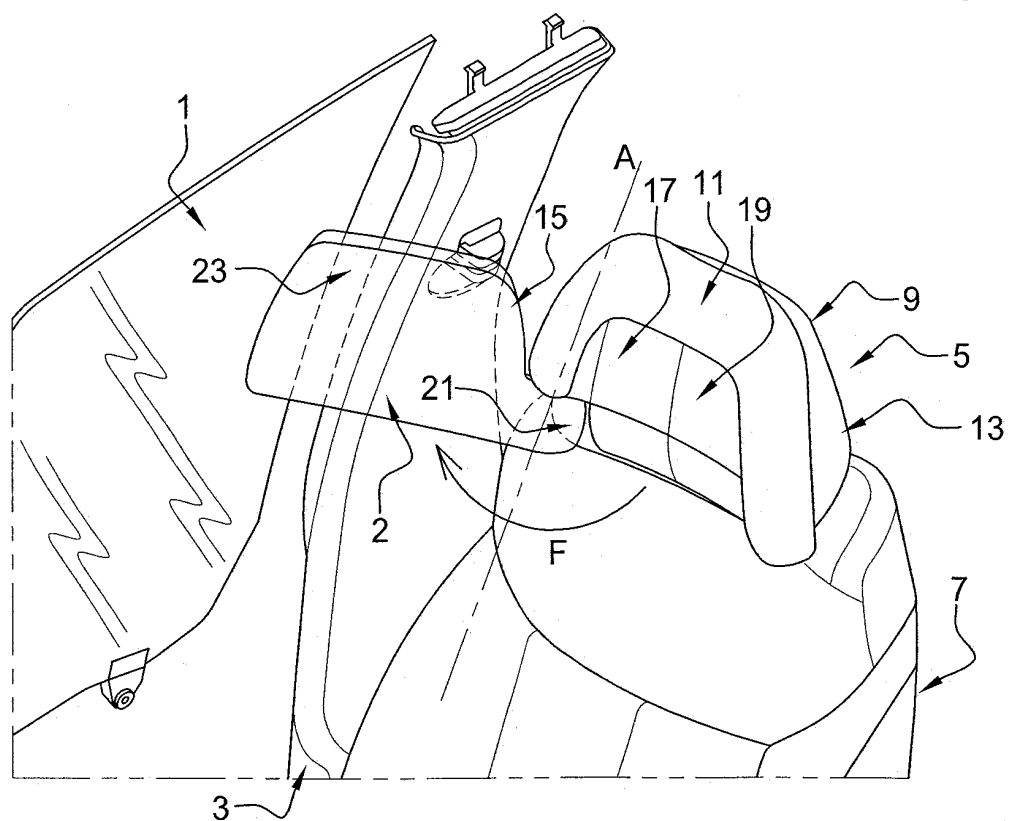


Fig. 2



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 733668
FR 1051917

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		
X	FR 2 884 774 A1 (FAURECIA SIEGES AUTOMOBILE [FR]) 27 octobre 2006 (2006-10-27) * le document en entier *	1-10	B60N2/48
X	EP 1 580 067 A1 (TOYO SEAT CO LTD [JP]; MAZDA MOTOR [JP]) 28 septembre 2005 (2005-09-28) * le document en entier *	1-6,8,9	
A		7,10	
X	GB 2 324 030 A (NAPPER MARK ALAN [GB]) 14 octobre 1998 (1998-10-14) * le document en entier *	1-6,8-10	
A		7	
X	FR 2 875 190 A1 (CERA [FR]) 17 mars 2006 (2006-03-17) * figures 2a-2d *	1-9	
A		10	
X	DE 198 51 027 A1 (DAIMLER CHRYSLER AG [DE]) 18 mai 2000 (2000-05-18) * le document en entier *	1-9	
A		10	
			B60N
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
28 octobre 2010		González Dávila, J	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS 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 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			

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1051917 FA 733668

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 **28-10-2010**

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
FR 2884774	A1	27-10-2006	AUCUN	

EP 1580067	A1	28-09-2005	CN 1672980 A	28-09-2005
			JP 2005305127 A	04-11-2005
			US 2005253440 A1	17-11-2005

GB 2324030	A	14-10-1998	AUCUN	

FR 2875190	A1	17-03-2006	AUCUN	

DE 19851027	A1	18-05-2000	US 6220668 B1	24-04-2001
