



MINISTERE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

N° 897.046

Classif. Internat.: **B 60 N**

Mis en lecture le:

03 -10- 1983

LE Ministre des Affaires Economiques,

Vu la loi du 24 mai 1854 sur les brevets d'invention;

Vu le procès-verbal dressé le 14 juin 1983 à 15 h. 30
au Service de la Propriété industrielle;

ARRÊTE :

Article 1. - Il est délivré à **Mr. Marcel NEVE DE MEVERGNIES**
la Pasture, 6419 Marbaix-la-Tour,
repr. par le Bureau Gevers: S.A. à Bruxelles,

un brevet d'invention pour: Fauteuil pour véhicule, notamment automobile,

Article 2. - Ce brevet lui est délivré sans examen préalable, à ses risques et périls, sans garantie soit de la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de l'exactitude de la description, et sans préjudice du droit des tiers.

Au présent arrêté demeurera joint un des doubles de la spécification de l'invention (mémoire descriptif et éventuellement dessins) signés par l'intéressé et déposés à l'appui de sa demande de brevet.

Bruxelles, le 30 juin 1983
PAR DELEGATION SPECIALE
Le Directeur Général

R. RAUX

MEMOIRE DESCRIPTIF

déposé à l'appui d'une demande de

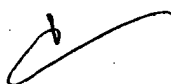
BREVET D'INVENTION

formée par

Marcel NEVE de MEVERGNIES

pour :

"Fauteuil pour véhicule, notamment automobile".



"Fauteuil pour véhicule, notamment automobile".

La présente invention est relative à un fauteuil pour véhicule, notamment automobile, comprenant un siège et un dossier.

5 Lorsq'une voiture automobile, par exemple, se déplace sur la route, les inégalités toujours présentes de la route provoquent des oscillations du plancher de cette voiture, et, par conséquent, des fauteuils de celle-ci, suivant une direction ascendante et descendante.

10 Il a été constaté que ce phénomène est souvent la cause de douleurs aiguës dans le dos des passagers ou même des atteintes graves à l'intégrité de certaines vertèbres ou de la moëlle épinière incluse dans la colonne vertébrale.

15 Un des buts essentiels de la présente invention est de présenter un fauteuil pouvant convenir pour n'importe quel type de voiture servant au transport de personnes, telle que voiture automobile ou voiture de train, permettant de remédier aux inconvénients précités et
20 ceci sans qu'il soit nécessaire de modifier l'emplacement ou la fixation connu des fauteuils standard.

A cet effet, suivant l'invention, la partie du dossier, contre laquelle repose le dos d'une personne prenant place dans le fauteuil, présente un appui



monté de manière à pouvoir osciller, ensemble avec le dos de cette personne, sensiblement suivant le plan du dossier et dans une direction ascendante et descendante par rapport au siège.

5 Avantageusement, cet appui est monté sur un cadre incorporé dans le dossier et s'étendant sensiblement suivant le plan de ce dernier, par l'intermédiaire d'organes élastiques de rappel permettant à cet appui d'osciller autour d'un point fixe par rapport au cadre.

10 Suivant une forme de réalisation préférée de l'invention, une garniture se présentant sous forme d'une bande sans fin, est tendue autour du dossier, de l'appui et de deux rouleaux d'axes de rotation horizontaux montés à la partie supérieure et à la partie inférieure du dossier.

15 D'autres détails et particularités de l'invention ressortiront de la description, donnée ci-après, à titre d'exemple non limitatif d'une forme de réalisation particulière de l'invention avec référence au
20 dessin annexé qui représente schématiquement et en coupe verticale un fauteuil d'une voiture automobile.

 Ce fauteuil comprend un siège 1 et un dossier 2 qui est par exemple articulé sur le siège.

25 Ce siège est monté d'une manière traditionnelle sur le plancher 3 de la voiture, de sorte que les moyens de fixation de celui-ci sur ce plancher n'ont pas été représentés.

 Suivant l'invention, la partie du dossier contre laquelle repose le dos 4 d'une personne prenant
30 place dans le fauteuil, présente un appui 5 monté de



manière à pouvoir osciller, ensemble avec le dos 4 de cette personne, sensiblement suivant le plan du dossier et dans une direction ascendante et descendante par rapport au siège, comme indiqué par la double flèche 6.

5 Cet appui 5 est monté sur un cadre 7, incorporé dans le dossier 2 et s'étendant sensiblement suivant le plan de ce dernier, par l'intermédiaire d'organes élastiques 8 permettant à cet appui 5 d'osciller dans le sens des flèches 6 par rapport à un point fixe
10 9 du cadre.

Ce cadre peut par exemple être constitué de profilés métalliques comme les cadres utilisés dans les fauteuils classiques de voitures automobiles.

La base 10 de ce cadre se situe dans la
15 partie arrière du siège 1 et est articulée sur un châssis métallique 11 incorporé dans une position horizontale dans la partie inférieure du siège. Il peut s'agir d'un châssis connu en soi portant les ressorts, non représentés, du siège 1.

20 Le cadre 7 présente généralement une forme rectangulaire et est constitué de deux montants 12 et de deux traverses horizontales 13 et 14, reliant respectivement les parties supérieures et inférieures de ces montants 12.

25 Dans la forme de réalisation du fauteuil montrée à la figure, ces traverses 13 et 14 sont constituées par des tiges ou arbres sur lesquels sont montées en rotation libre, respectivement, deux poulies 15 et 16 se situant du côté intérieur du cadre 7, à
30 proximité des deux montants 12 de celui-ci.



Des liens flexibles, tels que des courroies 17 et 18, passent sur lesdites poulies et relient l'appui 5 par l'intermédiaire des organes élastiques 8 au point fixe 9 situé du côté opposé du cadre 7 par rapport à l'appui 5.

Ainsi, à chaque côté latéral du dossier, à proximité de chacun des montants 12, est prévue une paire de poulies 15 et 16 avec laquelle coopèrent, respectivement, des courroies 17 et 18, une des extrémités de ces courroies étant fixées à l'appui 5, l'autre extrémité étant liée à un des organes élastiques, ces derniers étant attachés au point fixe 9.

Dans la forme de réalisation montrée à la figure, ce point fixe est matérialisé par une traverse supplémentaire de renforcement parallèle aux arbres 13 et 14 et reliant les deux montants 12.

L'appui coopère avec le cadre 7 par l'intermédiaire de deux glissières 18 placées sur les faces avant des montants 12 dans le sens longitudinal de ces derniers, ou sur un support non représenté fixé lui-même à ces montants 12.

Il peut par exemple s'agir de glissières classiques présentant une partie montée sur la face arrière de l'appui 5 et une partie sur les montants 12 ou sur le support fixé à ceux-ci, ces deux parties pouvant alors coopérer par l'intermédiaire de galets ou roulements représentés schématiquement à la figure, comme indiqué par la référence 20.

L'appui 5 est, dans cette forme de réalisation, constitué par un coussin rembourré et profilé de manière à épouser la forme du dos de la personne prenant place dans le fauteuil.



Une garniture 21, se présentant sous forme d'une bande sans fin, est tendue autour de l'appui 5 et de deux rouleaux 22 et 23 montés à rotation libre, respectivement, sur les arbres 13 et 14, comme les poulies 15 et 16, pour alors passer devant le côté arrière du cadre 7 en cachant donc les organes élastiques 8 et le point fixe 9.

La surface de cette garniture peut éventuellement être matelassée en totalité ou en partie.

Enfin, la finition du dossier 2 peut être complétée par deux flasques latéraux, non représentés au dessin, réalisés en une matière sensiblement rigide et recouverts également d'une garniture.

Ces flasques pourraient par exemple être montés sur les faces latérales extérieures des montants 12 par des vis ou autres moyens de fixation analogues.

Si nécessaire, un appui-tête 24 peut être agencé d'une manière appropriée sur l'arbre supérieur 13, qui dans ce cas doit être fixe.

Pour faciliter le montage de cet appui-tête, le rouleau supérieur 22 pourrait par exemple être constitué de plusieurs pièces assemblées.

Etant donné que ceci est à la portée de tout homme de métier, il n'a pas été jugé utile d'entrer plus en détails.

Les organes élastiques 8 sont constitués, dans cette forme de réalisation, par des ressorts de rappel qui permettent de maintenir l'appui 5 dans une position moyenne lorsque celui-ci n'est pas sollicité.

6

La longueur et l'élasticité de ces ressorts, les dimensions du cadre 7 et surtout le poids de l'appui 5 sont choisis de manière à réduire autant que possible l'effet d'inertie de l'ensemble mobile lorsque le fauteuil est soumis à des oscillations ascendantes et descendantes dans le sens des flèches 6.

Ainsi, étant donné la pression exercée par le dos 4 d'une personne assise dans le fauteuil contre l'appui 5, ce dernier suivra exactement le mouvement oscillatoire ascendant et descendant du dos.

Ces mouvements oscillatoires ascendants et descendants sont provoqués, comme déjà signalé ci-dessus, par les inégalités de la route, qui ont comme résultat que des chocs, de nature très variée, se transmettent au plancher 3 et se répercutent sur le siège 1 fixé rigidement à ce plancher.

De plus, par suite de l'effet de l'inertie sur le corps de ladite personne, ces oscillations peuvent s'amplifier et devenir donc relativement importants.

Grâce à l'appui mobile 5 et à la faible inertie de l'ensemble mobile aucun déplacement relatif ne se produit entre le dos 4 et l'appui 5, lors de ces mouvements oscillatoires.

Le dos peut donc suivre exactement les mouvements de la partie inférieure du corps reposant sur le siège, tout en étant convenablement soutenu.

Des essais effectués avec des personnes souffrant du dos ont permis de constater l'effet bénéf-

fique sur la colonne vertébrale de la présence de cet appui mobile, non seulement sur les routes très inégales, mais aussi sur des routes ayant apparamment une surface relativement unie.

5 Il est bien entendu que l'invention n'est pas limité à cette forme de réalisation et que bien des variantes pourraient être envisagées sans sortir du cadre du présent brevet, notamment en ce qui concerne le mécanisme de montage de l'appui sur le dossier du
10 fauteuil.

On pourrait éventuellement prévoir un appui amovible qui pourrait ainsi être monté directement sur la face avant des dossiers de fauteuils existants.

Dans un tel cas, on pourrait éventuellement
15 faire usage d'un cadre rigide qui serait fixé dans une position immobile sur le dossier et qui porterait alors extérieurement l'appui par l'intermédiaire de moyens appropriés, tels que glissières, de manière à permettre à ce dernier d'osciller sur ce cadre suivant
20 une direction ascendante et descendante, comme dans la forme de réalisation spécifique montrée à la figure.

25

30

6

REVENDICATIONS

1. Fauteuil pour véhicule, notamment automobile, comprenant un siège et un dossier, caractérisé en ce que la partie du dossier, contre laquelle repose le dos d'une personne prenant place dans le fauteuil, présente un appui monté de manière à pouvoir osciller, ensemble avec le dos de cette personne, sensiblement suivant le plan du dossier et dans une direction ascendante et descendante par rapport au siège.

2. Fauteuil suivant la revendication 1, caractérisé en ce que cet appui est monté sur un cadre, incorporé dans le dossier et s'étendant sensiblement suivant le plan de ce dernier, par l'intermédiaire d'organes élastiques de rappel permettant à cet appui d'osciller au tour d'un point fixe par rapport au cadre.

3. Fauteuil suivant la revendication 2, caractérisé en ce que des poulies tournant autour d'un axe horizontal sont agencées à la partie supérieure et à la partie inférieure du cadre précité, tandis que des liens flexibles, dans lesquels sont intercalés les organes élastiques, relient l'appui au point fixe situé du côté opposé du cadre par rapport à l'appui en passant sur lesdites poulies.

4. Fauteuil suivant l'une ou l'autre des revendications 2 et 3, caractérisé en ce que l'appui coopère avec le cadre par l'intermédiaire de glissières.

5. Fauteuil suivant l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisé en ce qu'une garniture, se présentant sous forme d'une bande sans fin, est tendue autour du dossier, de l'appui et de deux rouleaux d'axes de rotation horizontaux montés à la partie supérieure et à la partie inférieure du dossier.



6. Fauteuil suivant la revendication 5, caractérisé en ce que les axes des rouleaux supérieur et inférieur coïncident, respectivement, avec les axes supérieur et inférieur des poulies précitées.

5 7. Fauteuil pour véhicule, notamment automobile, tel que décrit ci-dessus ou montré dans le dessin annexé.

8. Appui pour dossier de fauteuil de véhicule, caractérisé en ce qu'il présente des moyens permettant de le monter dans une position mobile suivant une direction ascendante et descendante sur la face avant du dossier, contre laquelle repose le dos d'une personne prenant place dans le fauteuil, de manière à permettre au dos de suivre, dans une position immobile
10 par rapport à cet appui et en contact intime avec celui-ci, sensiblement dans le plan du dossier, les mouvements oscillatoires de ladite personne sur le
15 siège.

20

Reçu le 14 juin 1983

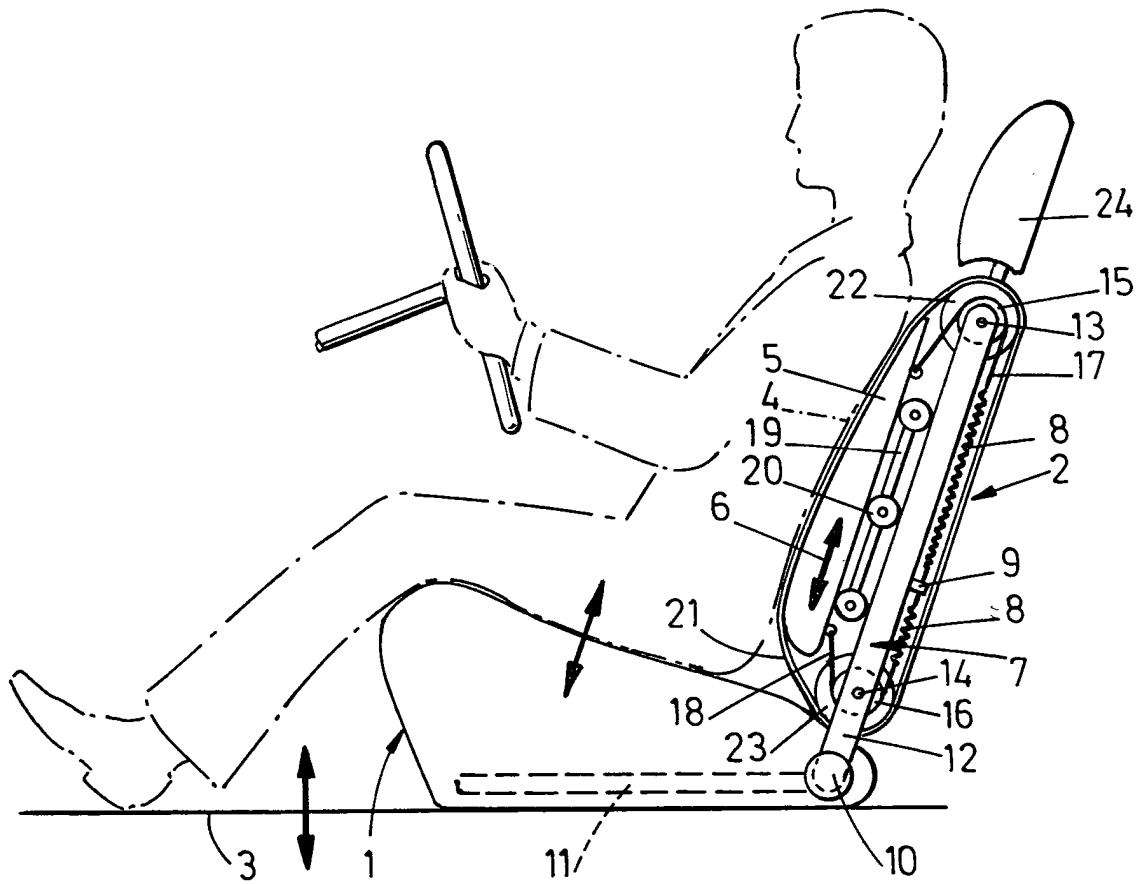
Reçu de Marcel NEVE de MEVERGNIES

Reçu de Guyou CE. 078

25

30

Marcel NEVE de MEVERGNIES



CHRONELLES, le 14 juin 1983

Pon. de Marcel NEVE de MEVERGNIES

en du BUREAU CHRONELLES

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marcel NEVE de MEVERGNIES', written over the typed name.