(12) DEMANDE INTERNATIONALE PUBLIÉE EN VERTU DU TRAITÉ DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE BREVETS (PCT)

(19) Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle
Bureau international

(43) Date de la publication internationale
13 décembre 2012 (13.12.2012)

WIPO | PCT

(10) Numéro de publication internationale
WO 2012/168653 A1

(51) Classification internationale des brevets :
B60R 5/00 (2006.01) *B60R 21/02* (2006.01)

(21) Numéro de la demande internationale :
PCT/FR2012/051266

(22) Date de dépôt international :
6 juin 2012 (06.06.2012)

(25) Langue de dépôt : français

(26) Langue de publication : français

(30) Données relatives à la priorité :
1154989 8 juin 2011 (08.06.2011) FR

(71) Déposant *(pour tous les États désignés sauf US)* : **PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES SA** [FR/FR]; Route de Gisy, F-78140 Velizy Villacoublay (FR).

(72) Inventeur; et
(75) Inventeur/Déposant *(pour US seulement)* : **REBEL, Vincent** [FR/FR]; 6, rue de l'Hôpital St Louis, F-75010 Paris (FR).

(74) Mandataire : **LEFEVRE, Jacky**; Peugeot Citroën Automobiles SA, Propriété Industrielle, 18, rue des Fauvelles, F-92250 La Garenne Colombes (FR).

(81) États désignés *(sauf indication contraire, pour tout titre de protection nationale disponible)* : AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

(84) États désignés *(sauf indication contraire, pour tout titre de protection régionale disponible)* : ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasien (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), européen (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Déclarations en vertu de la règle 4.17 :

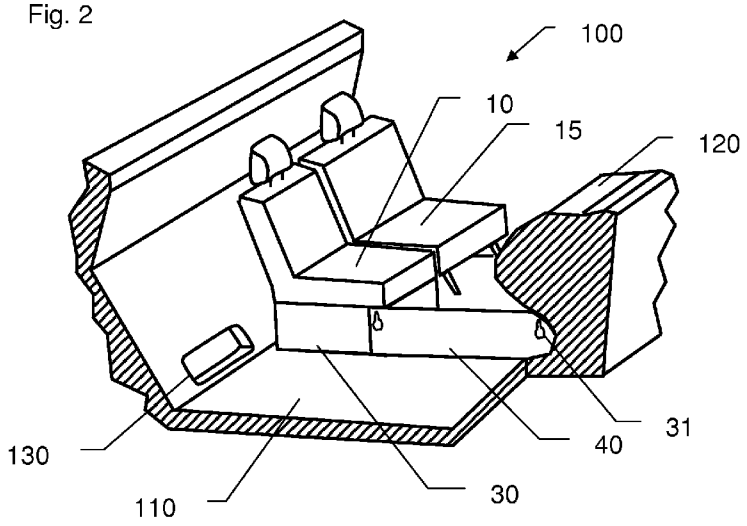
— *relative à la qualité d'inventeur (règle 4.17.iv))*

[Suite sur la page suivante]

(54) **Title** : COMPARTMENT PARTITION

(54) **Titre** : CLOISONNEMENT D'UN HABITACLE

Fig. 2



(57) **Abstract** : The invention relates to a commercial vehicle comprising a compartment (100) for transporting at least one user, a main loading space separated from the compartment (100), a communication opening (130) between the main loading space and the compartment (100), and closure means (40) that can close the communication opening (130), characterised in that the closure means (40) can be used as partitioning means in order to partition the compartment (100) into a space reserved for the at least one user and a second loading space that is connected to the main loading space by means of the communication opening (130) which is left open by the closure means (40) being used as partitioning means.

(57) **Abrégé** :

[Suite sur la page suivante]

WO 2012/168653 A1

Publiée :

— *avec rapport de recherche internationale (Art. 21(3))*

Véhicule utilitaire comprenant un habitacle (100) pour transporter au moins un utilisateur, un espace de chargement principal séparé de l'habitacle (100), une ouverture de communication (130) entre l'espace de chargement principal et l'habitacle (100), et des moyens de fermeture (40) de l'ouverture de communication aptes à fermer l'ouverture de communication (130), caractérisé en ce que les moyens de fermeture (40) sont aptes à être utilisés comme moyens de cloisonnement pour cloisonner l'habitacle (100) en un espace réservé au dit au moins un utilisateur et en un second espace de chargement communiquant avec l'espace de chargement principal par l'ouverture de communication (130) laissée ouverte par les moyens de fermeture (40) utilisés comme moyens de cloisonnement.

CLOISONNEMENT D'UN HABITACLE

La présente invention concerne de manière générale un dispositif de protection du conducteur ou d'un passager avant d'un véhicule par cloisonnement de l'espace intérieur de la cabine du véhicule automobile.

Il est connu dans l'art antérieur des dispositifs offrant la possibilité de cloisonner l'espace intérieur d'un habitacle de véhicule. En particulier, les documents JP230286 et JP230288 présentent un véhicule de petite taille comprenant un siège avant pour le conducteur et deux sièges passager agencés en retrait vers l'arrière. De part et d'autre du conducteur, des parois servant de porte verticale à un premier coffre de rangement ou aptes à s'escamoter dans le sol, peuvent être disposées verticalement et longitudinalement pour cloisonner l'espace latéral du conducteur afin de définir un espace de chargement. En contrepartie, les parois de ce système présentent notamment l'inconvénient de comporter des articulations, ce qui complique leur fabrication et augmente leur coût. Par ailleurs, dans le cas où ces parois servent de porte à un coffre de rangement, leur réagencement pour définir un autre espace de chargement spécifique va compromettre la possibilité d'utiliser le premier coffre de rangement comme rangement indépendant, et dans le cas où les cloisons sont escamotables dans le sol, leur manipulation est compliquée car il faut ouvrir une trappe, sortir les cloisons et les agencer ensuite. En d'autres termes, ces cloisons nécessitent beaucoup de manipulations avant de pouvoir charger les objets à transporter, ces manipulations étant de surcroît difficiles à exécuter en position de conduite. On peut également noter que dans le cas où les cloisons sont escamotables dans le sol, une structure de caisse spécifique est nécessaire. L'offre de cette option va alors compliquer notablement les équipements de fabrication du véhicule. Ensuite, la géométrie proposée des cloisons les rend inaptes à une utilisation dans les véhicules modernes où les formes intérieures ont généralement des géométries complexes et ces cloisons carrées ne pourront pas correctement cloisonner l'espace de

chargement. Ainsi, des objets stockés dans l'espace de chargement pourront éventuellement s'échapper par des passages de communication restés libres entre l'espace de chargement et l'espace réservé au conducteur, ce qui compromet la sécurité lors du roulage, car ces objets pourraient gêner la commande des pédales par exemple. Enfin, les cloisons sont indépendantes de la position des sièges et ne peuvent pas s'adapter au positionnement de ces derniers dans le véhicule, si bien que de l'espace peut être perdu en fonction des positions occupées par les sièges.

Le document DE 102 33 168 présente des bandes souples de petite taille montées sur enrouleur et un véhicule munis de points d'ancrage où l'on peut fixer les enrouleurs pour attacher un objet volumineux à transporter. Les bandes décrites ne permettent pas de définir un cloisonnement suffisamment grand pour stocker des objets à transporter en vrac, elles ne peuvent que servir à attacher et maintenir des objets en place, par exemple des bouteilles ou des valises. Par ailleurs, l'architecture des enrouleurs laisse un interstice entre le plancher et la bande souple, de sorte que des objets pourraient passer par ce passage pour s'échapper de l'espace de chargement, avec un risque de gêner ou blesser un occupant ou le conducteur du véhicule en bloquant la commande des pédales. Ensuite, chaque extrémité de la bande souple est reliée à un cylindre droit, et ces cylindres ne sont pas adaptés pour cloisonner correctement un espace défini par des formes complexes telles que la surface d'une planche de bord par exemple. Enfin, le système décrit prévoit d'agencer de multiples trous d'interface pour positionner les dérouleurs dans le véhicule, ce qui affecte fortement l'aspect visuel et ces trous constituent autant de cavités où peut se loger de la poussière.

Le document DE 19731370 présente un véhicule avec un panneau amovible permettant de séparer l'espace réservé aux utilisateurs d'un espace de chargement destiné au transport de vélo par exemple. Le panneau amovible est disposé longitudinalement de sorte à séparer l'espace dédié aux passagers avant et arrière de l'espace réservé aux vélos. Ce système n'est pas pratique car il faut insérer le panneau amovible dans une rainure

agencée au plancher, ce qui est fastidieux. Par ailleurs, la cloison est indépendante de la position des sièges et ne peut pas s'adapter au positionnement de ces derniers dans le véhicule, si bien que de l'espace peut être perdu en fonction des positions occupées par les sièges. De plus, le cloisonnement est inadapté pour retenir des objets de petite taille, la séparation de l'habitacle n'est pas assurée vers l'avant et de tels objets peuvent passer vers l'espace du conducteur et le gêner s'ils roulent ou glissent vers les pédales. On peut également noter que le panneau décrit dans ce document peut être une gêne à la conduite en occultant une partie du champ de vision vers la droite. Enfin, en cas de non utilisation, le panneau est inutile et il faut prévoir un rangement spécifique, ce qui augmente le coût du véhicule et en diminue l'habitabilité.

Un but de la présente invention est de répondre aux inconvénients des documents de l'art antérieur mentionnés ci-dessus et en particulier, tout d'abord, de proposer un véhicule utilitaire offrant la possibilité de charger de longs objets ou de transporter des objet dans l'habitacle, tout en protégeant l'utilisateur contre le ripage de ces charges stockées dans l'habitacle, sans ajouter de complexité au véhicule. Ce véhicule selon l'invention permet d'empêcher le mouvement des objets transportés vers l'utilisateur tout en restant simple à manipuler, et économique à fabriquer.

Pour cela un premier aspect de l'invention concerne un véhicule utilitaire comprenant un habitacle pour transporter au moins un utilisateur, un espace de chargement principal séparé de l'habitacle, une ouverture de communication entre l'espace de chargement principal et l'habitacle, et des moyens de fermeture de l'ouverture de communication aptes à fermer l'ouverture de communication, caractérisé en ce que les moyens de fermeture sont aptes à être utilisés comme moyens de cloisonnement pour cloisonner l'habitacle en un espace réservé au dit au moins un utilisateur et en un second espace de chargement communiquant avec l'espace de chargement principal par l'ouverture de communication laissée ouverte par les moyens de fermeture utilisés comme moyens de cloisonnement. Le

véhicule selon l'invention comporte un espace de chargement principal et un habitacle qui communiquent entre eux si besoin par l'ouverture de communication, qui est normalement fermée par les moyens de fermeture. S'il y a besoin de transporter des objets, trop longs pour l'espace de rangement principal, et/ou directement dans l'habitacle, l'utilisateur ouvre l'ouverture de communication normalement fermée et réutilise les moyens de fermeture pour cloisonner l'habitacle afin de définir un second espace de chargement bien séparé de l'espace réservé à l'utilisateur. L'utilisateur est alors protégé du ripage des charges entreposées dans ce second espace de chargement pendant le transport. L'invention propose de réutiliser les moyens de fermeture pour assurer une autre fonction, le cloisonnement, lorsqu'ils ne ferment pas l'ouverture de communication.

De manière avantageuse, l'habitacle comprend une planche de bord avec une forme prédéfinie, et les moyens de fermeture sont agencés pour cloisonner le second espace de chargement dans l'habitacle en coopération avec la forme prédéfinie de la planche de bord. La fonction de cloisonnement est bien obtenue, car les moyens de fermeture s'adaptent parfaitement sur la forme prédéfinie de la planche de bord, il n'y a donc pas de passage libre entre l'espace réservé à l'utilisateur et le second espace de chargement. On peut également noter que ce sont les moyens de fermeture qui s'adaptent à la planche de bord et non l'inverse, ce qui est plus simple et moins couteux pour offrir l'option sur le véhicule : c'est l'option ajoutée qui est conçue en fonction du véhicule et non le contraire.

Avantageusement, les moyens de fermeture comportent des moyens de fixation aptes à maintenir en place les moyens de fermeture dans l'habitacle lorsqu'ils ne ferment pas l'ouverture de communication. Les moyens de fixation garantissent un maintien en place sécurisé des moyens de fermeture et ceux-ci pourront donc maintenir les charges transportées dans l'espace de chargement

Avantageusement, le second espace de chargement est obtenu à partir d'un espace laissé libre par l'escamotage d'un siège avant et les

moyens de fermeture cloisonnent le second espace libre de chargement ainsi obtenu. L'invention propose avantageusement de réutiliser l'espace laissé libre par le siège escamoté pour définir un espace de chargement distinct de l'espace réservé à l'utilisateur et sécurise le transport des objets en cloisonnant cet espace depuis le sol ou le plancher de l'habitacle. L'invention peut être mise en œuvre quel que soit le mode d'escamotage : vers le bas, vers l'arrière ou même si le siège est complètement retiré du véhicule.

Avantageusement, les moyens de fixation coopèrent avec la planche de bord. La fixation directement sur la planche de bord confère une bonne résistance du cloisonnement et une simplicité de conception.

Avantageusement, les moyens de fixation coopèrent avec un siège de l'habitacle. Le cloisonnement est solidaire de l'environnement intérieur de l'habitacle, ce qui permet de garantir que l'espace réservé à l'utilisateur est fonction de la position du siège et cela minimise la place perdue.

Avantageusement, les moyens de fermeture sont une trappe. Cette mise en œuvre est particulièrement simple et économique.

Avantageusement, les moyens de fixation sont des trous oblongs avec un dégagement suffisant pour un passage d'une tête de vis. Ce mode de fixation selon l'invention ne nécessite pas de visser ou mettre en place une quelconque fixation a chaque mise en configuration du véhicule. Les vis ou fixation sont placées à demeure, l'évidement des trous permet de faire passer la tête de vis et la plaque coulisse ensuite sur les vis grâce aux trous oblongs et se trouve maintenue en place de la sorte.

Avantageusement, le véhicule comporte au moins un siège avec une assise, et les moyens de fermeture sont aptes à cloisonner l'habitacle depuis le plancher jusqu'à une hauteur supérieure à l'assise dudit au moins un siège. Le second espace de chargement est défini par les moyens de fermeture et permettent de définir un grand espace de chargement.

D'autres caractéristiques et avantages de la présente invention apparaîtront plus clairement à la lecture de la description détaillée qui suit d'un mode de réalisation de l'invention donné à titre d'exemple nullement limitatif et illustré par les dessins annexés, dans lesquels :

- la figure 1 représente l'habitacle d'un véhicule selon l'invention ;

- la figure 2 représente l'habitacle de la figure 1, avec l'espace intérieur cloisonné.

La figure 1 représente un habitacle 100 comprenant deux sièges 10 et 15 pour transporter des utilisateurs. Le siège 10 situé au milieu de l'habitacle permet de recevoir un passager et comporte un caisson de rangement 30. Le véhicule comporte une planche de bord 120, un plancher 110 et également un espace de chargement principal situé derrière l'habitacle, une ouverture de communication 130 entre l'habitacle et l'espace principal de chargement est fermée par une trappe de fermeture 40. La trappe de fermeture 40 comporte des moyens de fixation 31 qui sont des trous oblongs avec un évidement permettant le passage d'une tête de vis par exemple. Cette forme permet de passer la tête de vis dans l'évidement et de faire coulisser ensuite la trappe de fermeture sur la vis le long du trou oblong. Il n'y a pas besoin de dévisser-revisser les vis pour manipuler la trappe de fermeture 40. L'espace libre adjacent au siège 10 et situé de l'autre côté du siège 15 est un espace laissé libre par l'escamotage d'un troisième siège non représentée ici.

La figure 2 représente l'habitacle mis en configuration de cloisonnement pour transporter des charges supplémentaires dans l'habitacle directement. A cet effet, la trappe de fermeture 40 est retirée de son emplacement de fermeture et positionnée entre le siège 10 et la planche de bord 120, au dessus du plancher. Le maintien en place de la trappe de fermeture dans la position de cloisonnement est assuré par les fixations 31 qui coopèrent avec le siège 10 ou son caisson de rangement 30, ainsi qu'avec la planche de bord 120. La trappe de fermeture est agencée de sorte à coopérer avec la forme prédéfinie de la planche de bord pour ne pas

laisser d'espace libre pouvant laisser passer des objets stockés dans le second espace de chargement.

On comprendra que diverses modifications et/ou améliorations évidentes pour l'homme du métier peuvent être apportées aux différents modes de réalisation de l'invention décrits dans la présente description sans sortir du cadre de l'invention défini par les revendications annexées. En particulier, il est fait référence à une fixation de la trappe de fermeture sur le siège milieu, mais on peut également envisager de la fixer sur la cloison entre l'habitacle et l'espace principal de chargement, sur le plancher, sur le siège escamotable lui même, sur le tapis de sol. On peut également mettre en œuvre l'invention sur un véhicule avec un seul siège avant, ou plus de deux sièges restant en position normale d'utilisation. Enfin, on peut également prévoir d'insérer la trappe de fermeture dans une rainure ou fente de la planche de bord et ne fixer la trappe que sur un siège.

REVENDICATIONS

1. Véhicule utilitaire comprenant un habitacle (100) pour transporter au moins un utilisateur, un espace de chargement principal séparé de l'habitacle (100), une ouverture de communication (130) entre l'espace de chargement principal et l'habitacle (100), et des moyens de fermeture (40) de l'ouverture de communication aptes à fermer l'ouverture de communication (130), caractérisé en ce que les moyens de fermeture (40) sont aptes à être utilisés comme moyens de cloisonnement pour cloisonner l'habitacle (100) en un espace réservé au dit au moins un utilisateur et en un second espace de chargement communiquant avec l'espace de chargement principal par l'ouverture de communication (130) laissée ouverte par les moyens de fermeture (40) utilisés comme moyens de cloisonnement.

2. Véhicule selon la revendication 1, l'habitacle (100) comprenant une planche de bord (120) avec une forme prédéfinie, caractérisé en ce que les moyens de fermeture (40) sont agencés pour cloisonner le second espace de chargement dans l'habitacle (100) en coopération avec la forme prédéfinie de la planche de bord (120).

3. Véhicule selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que les moyens de fermeture (40) comportent des moyens de fixation (31) aptes à maintenir en place les moyens de fermeture (40) dans l'habitacle (100) lorsqu'ils ne ferment pas l'ouverture de communication (130).

4. Véhicule selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que le second espace de chargement est obtenu à partir d'un espace laissé libre par l'escamotage d'un siège avant et en ce que les moyens de fermeture (40) cloisonnent le second espace libre de chargement ainsi obtenu.

5. Véhicule selon l'une des revendications 3 ou 4, caractérisé en ce que les moyens de fixation (31) coopèrent avec la planche de bord (120).

6. Véhicule selon l'une des revendications 3 à 5, caractérisé en ce que les moyens de fixation (31) coopèrent avec un siège (10, 15) de l'habitacle.

7. Véhicule selon l'une des revendications 3 à 6, caractérisé en ce que les moyens de fixation (31) sont des trous oblongs avec un dégagement suffisant pour un passage d'une tête de vis.

8. Véhicule selon l'une des revendications 1 à 7, caractérisé en ce que les moyens de fermeture (40) sont une trappe.

9. Véhicule selon l'une des revendications 1 à 8 le véhicule comportant au moins un siège (10, 15) avec une assise, caractérisé en ce que les moyens de fermeture (40) sont aptes à cloisonner l'habitacle depuis le plancher (110) jusqu'à une hauteur supérieure à l'assise dudit au moins un siège (10, 15).

Fig. 1

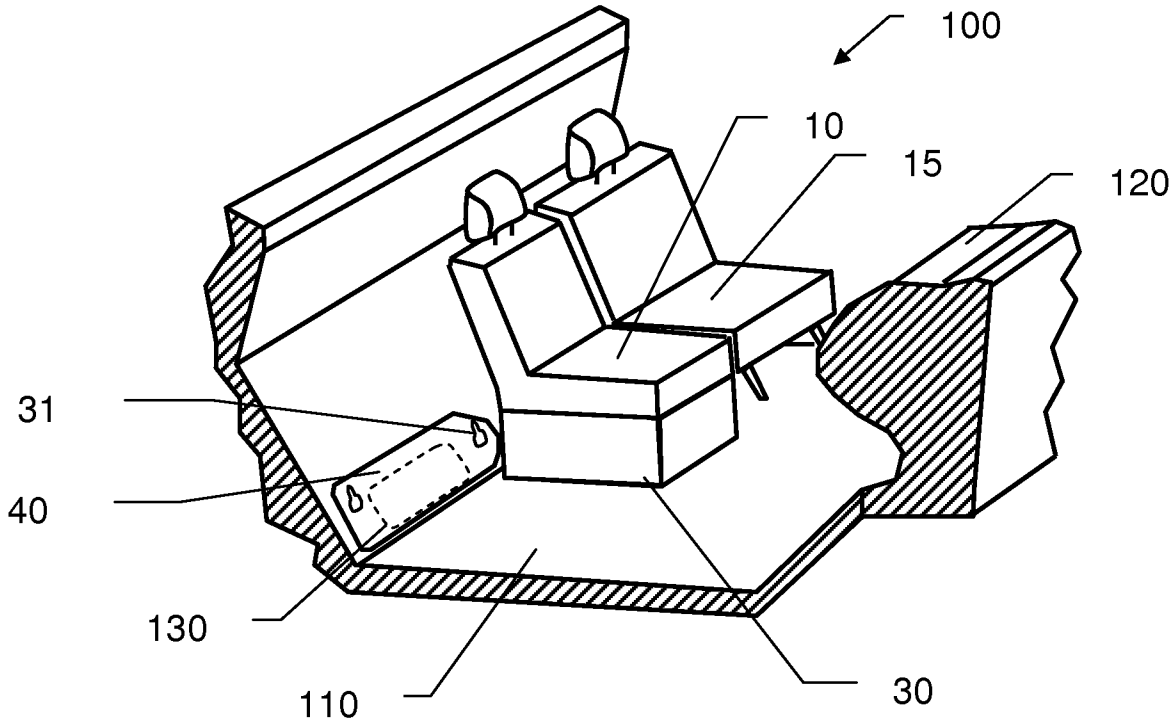
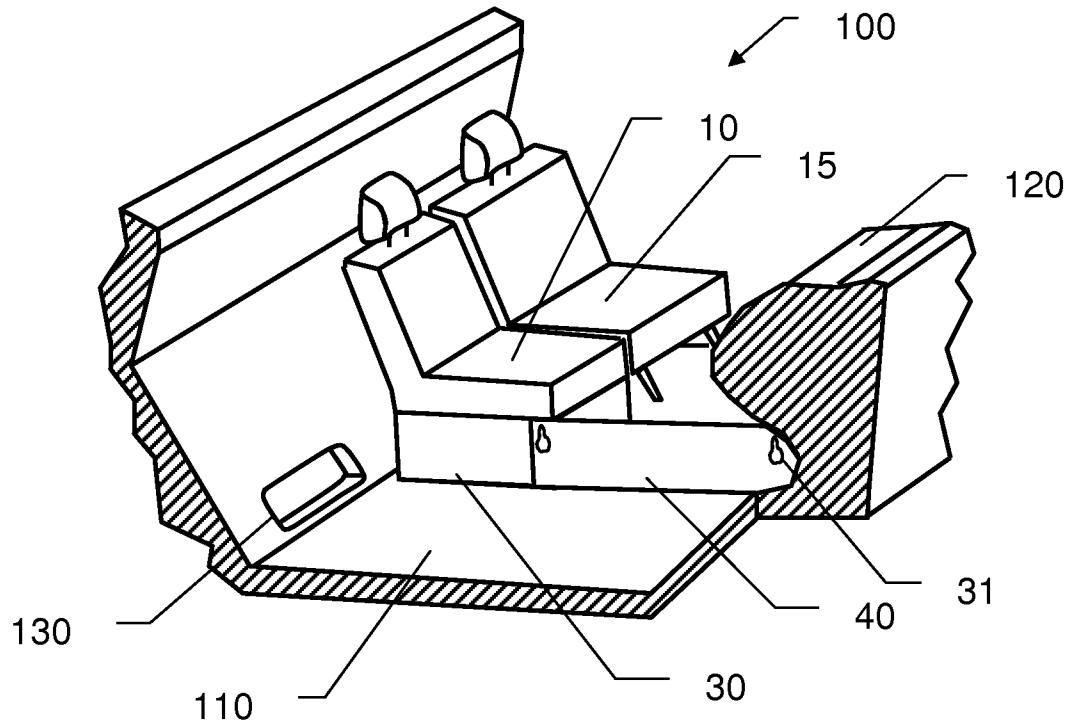


Fig. 2



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/FR2012/051266

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B60R5/00 B60R21/02
ADD.

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)
EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	EP 1 574 390 A1 (FIAT RICERCHE [IT]) 14 September 2005 (2005-09-14) paragraphs [0010], [0014] figures 1-5	1,3-9
Y	WO 2008/078308 A1 (PLATFORM ARASTIRMA GELISTIRME [TR]; BOZDEMIR METE [TR]) 3 July 2008 (2008-07-03) paragraphs [0020], [0022] figures 1-4	1,3-9
A	EP 1 902 898 A2 (FIAT AUTO SPA [IT]) 26 March 2008 (2008-03-26) the whole document	1
A	DE 199 46 155 C1 (FAURE BERTRAND SITZTECH GMBH [DE]) 31 August 2000 (2000-08-31) the whole document	1

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☒ See patent family annex.

* Special categories of cited documents :

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search	Date of mailing of the international search report
20 August 2012	28/08/2012

Name and mailing address of the ISA/	Authorized officer
European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Wisnicki, Michal

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No
PCT/FR2012/051266

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 1574390 A1	14-09-2005	AT 422440 T	15-02-2009
		BR PI0500935 A	01-11-2005
		EP 1574390 A1	14-09-2005
WO 2008078308 A1	03-07-2008	TR 200607403 A2	21-07-2008
		WO 2008078308 A1	03-07-2008
EP 1902898 A2	26-03-2008	AT 492426 T	15-01-2011
		EP 1902898 A2	26-03-2008
DE 19946155 C1	31-08-2000	NONE	

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°
PCT/FR2012/051266

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE
INV. B60R5/00 B60R21/02
ADD.

Selon la classification internationale des brevets (CIB) ou à la fois selon la classification nationale et la CIB

B. DOMAINES SUR LESQUELS LA RECHERCHE A PORTE

Documentation minimale consultée (système de classification suivi des symboles de classement)
B60R

Documentation consultée autre que la documentation minimale dans la mesure où ces documents relèvent des domaines sur lesquels a porté la recherche

Base de données électronique consultée au cours de la recherche internationale (nom de la base de données, et si cela est réalisable, termes de recherche utilisés)
EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS

Catégorie*	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
Y	EP 1 574 390 A1 (FIAT RICERCHE [IT]) 14 septembre 2005 (2005-09-14) alinéas [0010], [0014] figures 1-5	1,3-9
Y	WO 2008/078308 A1 (PLATFORM ARASTIRMA GELISTIRME [TR]; BOZDEMIR METE [TR]) 3 juillet 2008 (2008-07-03) alinéas [0020], [0022] figures 1-4	1,3-9
A	EP 1 902 898 A2 (FIAT AUTO SPA [IT]) 26 mars 2008 (2008-03-26) le document en entier	1
A	DE 199 46 155 C1 (FAURE BERTRAND SITZTECH GMBH [DE]) 31 août 2000 (2000-08-31) le document en entier	1

[ ] Voir la suite du cadre C pour la fin de la liste des documents

[X] Les documents de familles de brevets sont indiqués en annexe

* Catégories spéciales de documents cités:

"A" document définissant l'état général de la technique, non considéré comme particulièrement pertinent

"E" document antérieur, mais publié à la date de dépôt international ou après cette date

"L" document pouvant jeter un doute sur une revendication de priorité ou cité pour déterminer la date de publication d'une autre citation ou pour une raison spéciale (telle qu'indiquée)

"O" document se référant à une divulgation orale, à un usage, à une exposition ou tous autres moyens

"P" document publié avant la date de dépôt international, mais postérieurement à la date de priorité revendiquée

"T" document ultérieur publié après la date de dépôt international ou la date de priorité et n'appartenant pas à l'état de la technique pertinent, mais cité pour comprendre le principe ou la théorie constituant la base de l'invention

"X" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme nouvelle ou comme impliquant une activité inventive par rapport au document considéré isolément

"Y" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme impliquant une activité inventive lorsque le document est associé à un ou plusieurs autres documents de même nature, cette combinaison étant évidente pour une personne du métier

"&" document qui fait partie de la même famille de brevets

Date à laquelle la recherche internationale a été effectivement achevée	Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale
20 août 2012	28/08/2012

Nom et adresse postale de l'administration chargée de la recherche internationale	Fonctionnaire autorisé
Office Européen des Brevets, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Wisnicki, Michal

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux membres de familles de brevets

Demande internationale n°
PCT/FR2012/051266

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
EP 1574390 A1	14-09-2005	AT 422440 T	15-02-2009
		BR PI0500935 A	01-11-2005
		EP 1574390 A1	14-09-2005
WO 2008078308 A1	03-07-2008	TR 200607403 A2	21-07-2008
		WO 2008078308 A1	03-07-2008
EP 1902898 A2	26-03-2008	AT 492426 T	15-01-2011
		EP 1902898 A2	26-03-2008
DE 19946155 C1	31-08-2000	AUCUN	