

(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
9 août 2012 (09.08.2012)

WIPO | PCT

(10) Numéro de publication internationale
WO 2012/104551 A1

(51) Classification internationale des brevets :
A47C 31/02 (2006.01) B60N 2/60 (2006.01)
B60N 2/58 (2006.01)

(21) Numéro de la demande internationale :
PCT/FR2012/050217

(22) Date de dépôt international :
1 février 2012 (01.02.2012)

(25) Langue de dépôt : français

(26) Langue de publication : français

(30) Données relatives à la priorité :
1150779 1 février 2011 (01.02.2011) FR

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

(72) Inventeurs; et

(75) Inventeurs/Déposants (pour US seulement) : DAVID,
Eric [FR/FR]; 3 Rue De L'egalite, F-92290 Chatenay Ma-
labry (FR). GUILLOT, Herve [FR/FR]; 16 Rue Sophie
De Grouchy, F-78990 Elancourt (FR).

(74) Mandataire : LEROUX, Jean-Philippe; PEUGEOT CI-
TROEN AUTOMOBILES SA, Propriété Industrielle -
LG081, 18 rue des Fauvelles, 92250 La Garenne Colombes
(FR).

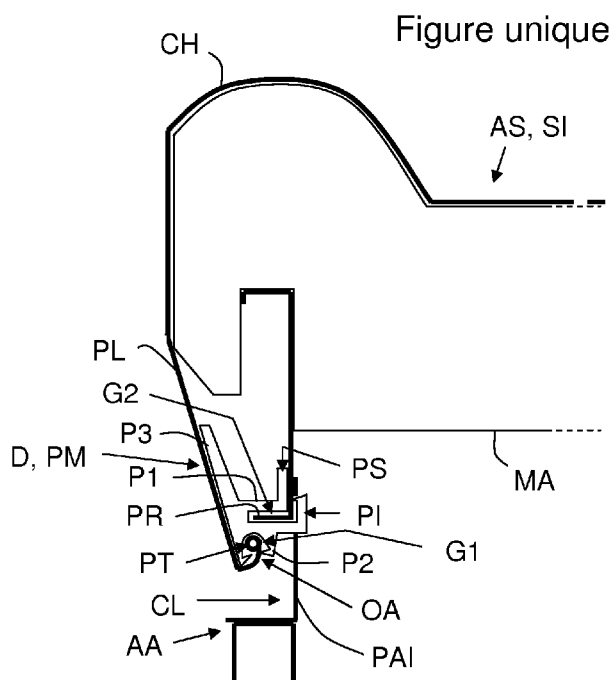
(81) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre
de protection nationale disponible) : AE, AG, AL, AM,
AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ,
CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO,
DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN,
HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, 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, MD, 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,

[Suite sur la page suivante]

(54) Title : DEVICE FOR FIXING AND CONFORMING A LATERAL PART OF A COVER TO A SEAT-PART FRAMEWORK OF A SEAT

(54) Titre : DISPOSITIF DE FIXATION ET DE CONFORMATION D'UNE PARTIE LATÉRALE D'UNE COIFFE D'HABILLAGE SUR UNE ARMATURE D'ASSISE D'UN SIÈGE



(57) Abstract : A device (D) is intended to allow the fixing of a lateral part (PL) of a cover (CH) to a seat-part framework (AA) provided with a lower part (PAI) secured to a support surface of a system. This device (D) comprises a one-piece component (PM) having i) a first part (P1) fixed to a lateral side (CL) of the lower part (PAI) of the seat-part framework (AA), ii) a second part (P2) secured to the lateral part (PL) of the cover (CH), and iii) a third part (P3) extending the second part (P2) upwards and defining an inclined guide surface, the shape of which is selected so as to force the lateral part (PL) of the cover (CH) to be pressed at least partially against it such that it is tensioned and placed approximately in a predefined position with respect to the lateral side (CL) of the lower part (PAI) of the seat-part framework (AA) when the first part (P1) is fixed to the lateral side (CL) and when the second part (P2) is secured to the lateral part (PL) of the cover (CH).

(57) Abrégé :

[Suite sur la page suivante]

WO 2012/104551 A1



SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

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

Déclarations en vertu de la règle 4.17 :

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

Un dispositif (D) est destiné à permettre la fixation d'une partie latérale (PL) d'une coiffe d'habillage (CH) sur une armature d'assise (AA) munie d'une partie inférieure (PAI) solidarisée à une surface de support d'un système. Ce dispositif (D) comprend une pièce monobloc (PM) comportant i) une première partie (P1) fixée sur un côté latéral (CL) de la partie inférieure (PAI) de l'armature d'assise (AA), ii) une deuxième partie (P2) solidarisée à la partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH), et iii) une troisième partie (P3) prolongeant la deuxième partie (P2) vers le haut et définissant une surface de guidage inclinée dont la forme est choisie de manière à contraindre la partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH) à être plaquée au moins partiellement contre elle afin qu'elle soit tendue et placée sensiblement dans une position prédéfinie par rapport au côté latéral (CL) de la partie inférieure (PAI) de l'armature d'assise (AA) lorsque la première partie (P1) est fixée sur ce côté latéral (CL) et que la deuxième partie (P2) est solidarisée à la partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH).

DISPOSITIF DE FIXATION ET DE CONFORMATION D'UNE PARTIE LATÉRALE D'UNE COIFFE D'HABILLAGE SUR UNE ARMATURE D'ASSISE D'UN SIÈGE

5

L'invention concerne les sièges qui équipent certains systèmes, et plus précisément la fixation des parties latérales de coiffes d'habillage sur les armatures d'assises de tels sièges.

On entend ici par "siège" un équipement comprenant une assise, 10 comportant une armature destinée à être montée sur une surface de support (éventuellement un plancher) d'un système, comme par exemple un véhicule, éventuellement de type automobile, ou un bâtiment, et un dossier, éventuellement monté à rotation (éventuellement sur l'assise).

Comme le sait l'homme de l'art, l'assise d'un siège du type précité 15 comprend généralement une armature d'assise sur laquelle est fixée une matelassure qui est revêtue d'une coiffe d'habillage rapportée, en tissu ou en cuir, qui constitue une espèce de housse. Il est important de noter que cette coiffe d'habillage peut être exclusivement dédiée à l'assise ou bien dédiée à la fois à l'assise et au dossier.

20 Dans certains systèmes, comme par exemple dans un véhicule automobile, l'une des deux parties latérales de la coiffe d'habillage, et plus précisément celle qui est située en regard d'une portière, est solidarisée à un côté latéral de la partie inférieure de l'armature d'assise par l'intermédiaire d'un dispositif de fixation (ou d'accostage).

25 Ce dernier étant généralement partiellement visible, et ne masquant que partiellement l'armature d'assise, on est contraint de solidariser un carter de grandes dimensions au côté latéral concerné de la partie inférieure de l'armature d'assise afin de masquer le dispositif de fixation et l'armature d'assise. Le carter n'a donc qu'une fonction esthétique.

30 Bien que ce carter soit généralement réalisé par moulage dans une matière plastique, il contribue à alourdir le système qu'équipe le siège dont il fait partie. En outre, comme il constitue une pièce rapportée, il doit faire l'objet

d'une gestion de stock, ce qui contribue à augmenter son coût. De plus, étant donné que ce carter doit être solidarisé au siège lors de sa phase d'assemblage, il augmente le temps nécessaire à cet assemblage.

Afin d'améliorer la situation, il a été proposé, notamment dans le document brevet FR 2755594, d'utiliser un dispositif de fixation (ou d'accostage) comprenant une pièce monobloc comportant une première partie propre à être fixée par encliquetage sur un côté latéral de la partie inférieure de l'armature d'assise et une seconde partie comportant une face interne sur laquelle est préalablement cousue une partie latérale de la coiffe d'habillage. Ainsi, la partie latérale de la coiffe d'habillage passe devant la face externe du dispositif de fixation, puis dessous ce dernier, si bien qu'elle le masque intégralement, ce qui permet en outre de masquer la partie inférieure de l'armature d'assise.

L'inconvénient principal de cette solution réside dans le fait que le dispositif de fixation doit être préalablement solidarisé par couture à la coiffe d'habillage, ce qui s'avère contraignant, en particulier lorsque le dispositif de fixation et la coiffe d'habillage proviennent de fournisseurs différents. En outre, la coiffe d'habillage devant être désormais stockée avec son dispositif de fixation, on est obligé de prévoir un conditionnement particulier pour éviter que le dispositif de fixation n'endommage la coiffe d'habillage, ce qui s'avère onéreux. Par ailleurs, lorsque la coiffe d'habillage est solidarisée à l'armature d'assise via le dispositif de fixation, il existe un espace vide entre sa partie latérale et l'armature d'assise, ce qui peut donner une impression visuelle de "flottement" et/ou permettre la formation de plis, et donc peut être perçu comme un problème de qualité. De plus, cette solution ne concerne que les armatures dites "à bord tombé vers l'intérieur", et non pas celles dites "à bord tombé vers l'extérieur" qui sont plus délicates à garnir proprement.

L'invention a donc pour but d'améliorer la situation.

L'invention propose notamment à cet effet un dispositif, destiné à permettre la fixation d'une partie latérale d'une coiffe d'habillage sur une armature d'assise qui est munie d'une partie inférieure propre à être solidarisée à une surface de support d'un système, et comprenant une pièce monobloc comportant une première partie propre à être fixée sur un côté

latéral de la partie inférieure de l'armature d'assise et une deuxième partie propre à être solidarisée à la partie latérale de la coiffe d'habillage.

Ce dispositif se caractérise par le fait qu'il comprend en outre une troisième partie prolongeant sa deuxième partie vers le haut et définissant
5 une surface de guidage inclinée dont la forme est choisie de manière à contraindre la partie latérale de la coiffe d'habillage à être plaquée au moins partiellement contre elle afin qu'elle soit tendue et placée sensiblement dans une position prédéfinie par rapport au côté latéral de la partie inférieure de l'armature d'assise lorsque la première partie est fixée sur ce côté latéral et
10 que la deuxième partie est solidarisée à la partie latérale de la coiffe d'habillage.

Le dispositif de fixation selon l'invention peut comporter d'autres caractéristiques qui peuvent être prises séparément ou en combinaison, et notamment :

- 15 - la deuxième partie peut comprendre une première gorge latérale qui est agencée de manière à recevoir et immobiliser une partie terminale de la partie latérale de la coiffe d'habillage et qui comporte une ouverture d'accès orientée vers le bas de sorte que la partie latérale de la coiffe d'habillage masque intégralement le dispositif;
- 20 ➤ l'ouverture d'accès de la première gorge latérale peut être délimitée par deux bords incurvés qui définissent un moyen de retenue et qui sont propres à être écartés l'un de l'autre pour permettre l'introduction par clippage de la partie terminale de la partie latérale de la coiffe d'habillage;
- 25 - la troisième partie peut définir une surface de guidage majoritairement plane;
 - la surface de guidage, qui est définie par la troisième partie, peut prolonger une surface externe sensiblement plane qui est définie par un côté latéral de la deuxième partie;
- 30 - la première partie peut comprendre une seconde gorge latérale propre à loger une protubérance latérale que comprend le côté latéral de la partie inférieure de l'armature d'assise. Cette seconde gorge latérale est alors délimitée, d'une part, par une paroi supérieure, et, d'autre part, par une

paroi inférieure munie d'une extrémité qui est incurvée vers le haut de manière à être placée derrière la protubérance latérale afin d'immobiliser le dispositif par rapport à l'armature d'assise;

- la paroi supérieure, qui délimite partiellement la seconde gorge latérale, peut présenter une forme générale en L, de manière à pouvoir s'appuyer contre une surface externe du côté latéral de la partie inférieure de l'armature d'assise qui est située au-dessus de la protubérance latérale et dont cette dernière constitue un prolongement sensiblement à 90 °;
- sa pièce monobloc peut être réalisée par moulage dans une matière plastique ou synthétique.

L'invention propose également un siège propre à être solidarisé à une surface de support d'un système et comprenant une armature d'assise (AS) à laquelle est solidarisé au moins un dispositif de fixation du type de celui présenté ci-avant et auquel est solidarisée une partie latérale d'une coiffe d'habillage.

L'invention propose également un système comprenant au moins un siège du type de celui présenté ci-avant. Un tel système peut, par exemple, être un véhicule, éventuellement de type automobile.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à l'examen de la description détaillée ci-après, et du dessin annexé, sur lequel l'unique figure illustre schématiquement, dans une vue en coupe dans un plan défini à partir d'une direction verticale et d'une direction transversale, une partie d'un exemple d'assise de siège de véhicule automobile, équipée d'un exemple de réalisation d'un dispositif de fixation selon l'invention.

Le dessin annexé pourra non seulement servir à compléter l'invention, mais aussi contribuer à sa définition, le cas échéant.

L'invention a pour but d'offrir un dispositif de fixation D destiné à permettre la solidarisation d'une partie latérale PL d'une coiffe d'habillage CH à une armature d'assise AA d'un siège SI destiné à équiper un système.

On considère dans ce qui suit, à titre d'exemple non limitatif, que le système est un véhicule de type automobile, comme par exemple une voiture. Mais, l'invention n'est pas limitée à ce type de système. Elle concerne en effet

tout système comportant au moins une surface de support (comme par exemple un plancher) sur laquelle peut être installé au moins un siège SI. Par conséquent, l'invention concerne tous les véhicules (terrestres, maritimes (ou fluviaux) et aériens) et les bâtiments, notamment.

5 Par ailleurs, on considère dans ce qui suit, à titre d'exemple non limitatif, que le siège SI est de type monoplace. Mais, l'invention n'est pas limitée à ce type de siège. Elle concerne en effet tout type de siège pouvant accueillir, en position assise, au moins une personne. Par conséquent, il pourra également s'agir d'une banquette.

10 On entend ici par "direction longitudinale" la direction qui, au sein d'un véhicule, est sensiblement parallèle aux côtés latéraux (ou longitudinaux) comportant les portières latérales, par "direction transversale" la direction qui, au sein d'un véhicule, est sensiblement perpendiculaire aux côtés latéraux comportant les portières latérales, et par "direction verticale" la direction qui,
15 au sein d'un véhicule, sert à définir la hauteur et qui est sensiblement perpendiculaire aux directions longitudinale et transversale.

On a schématiquement illustré sur l'unique figure une toute petite partie d'un exemple de siège SI de véhicule, et plus précisément une partie d'une assise AS de ce siège SI, avant que ce dernier (SI) ne soit installé sur
20 une surface de support (comme par exemple un plancher) d'un véhicule.

On entend ici par "assise" un élément AS comportant une armature d'assise AA, dont la partie inférieure PAI est destinée à être solidarisée à une surface de support d'un système (ici un véhicule), une matelassure MA, solidarisée à l'armature d'assise AA et définissant une zone d'accueil de
25 passager(s), et une coiffe d'habillage CH, en tissu ou en cuir, et destinée à habiller la matelassure MA et à être solidarisée (au moins partiellement, à l'armature d'assise AA, notamment au moyen d'un dispositif de fixation D selon l'invention.

On notera que le siège SI comprend généralement un dossier en
30 complément de son assise AS. Ce dossier peut être éventuellement monté à rotation suivant la direction transversale. Par ailleurs, ce montage à rotation peut éventuellement se faire par rapport à l'armature d'assise AA de l'assise AS.

On notera également que la coiffe d'habillage CH peut être exclusivement dédiée à l'assise AS ou bien dédiée à la fois à l'assise AS et au dossier.

Comme illustré non limitativement sur l'unique figure, un dispositif de fixation D, selon l'invention, comprend essentiellement une pièce monobloc PM comportant des première P1, deuxième P2 et troisième P3 parties.

La première partie P1 est la partie qui est destinée à être fixée sur un côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA.

On entend ici par "côté latéral" un côté qui est sensiblement parallèle à une portière latérale (et donc sensiblement parallèle à la direction longitudinale). De préférence, ce côté latéral CL est celui qui est destiné à être orienté vers l'extérieur de l'habitacle (et donc à être situé en regard d'une portière latérale).

A titre d'exemple non limitatif, et comme illustré sur l'unique figure, cette première partie P1 comprend, de préférence, une (seconde) gorge latérale G2 qui est agencée de manière à loger une protubérance latérale PR que comprend le côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA, et qui s'étend sensiblement suivant la direction longitudinale. Cette seconde gorge latérale G2 est délimitée par des parois supérieure PS et inférieure PI.

Par exemple, et comme illustré non limitativement, la protubérance latérale PR est une sous partie, repliée sensiblement à 90° vers l'extérieur, d'une paroi métallique qui fait partie du côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA (et dont elle constitue un prolongement). Dans ce cas, la seconde gorge latérale G2 présente une forme sensiblement parallélépipédique adaptée au logement d'une sous partie sensiblement plane et sensiblement rectangulaire.

La paroi inférieure PI, qui contribue à délimiter la seconde gorge latérale G2, est, de préférence et comme illustré non limitativement, munie d'une extrémité qui est incurvée vers le haut (par exemple sensiblement à 90°) afin de pouvoir être placée derrière la protubérance latérale PR pour immobiliser le dispositif de fixation D par rapport à l'armature d'assise AA. On comprendra que pour permettre ce placement le côté latéral CL de la partie

inférieure PAI de l'armature d'assise AA doit comporter au moins une ouverture permettant le passage de l'extrémité incurvée de la paroi inférieure PI. En fait, ce placement est facilité par le fait que la partie inférieure PAI et la paroi inférieure PI sont indépendantes et mobiles l'une par rapport à l'autre, et
5 que le garnissage est réalisé dans une zone extérieure à la partie inférieure PAI.

Comme illustré non limitativement, la paroi supérieure PS, qui contribue à délimiter partiellement la seconde gorge latérale G2, présente de préférence une forme générale en L, de manière à pouvoir s'appuyer contre
10 une surface externe du côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA, qui est située au-dessus de la protubérance latérale PR. Ainsi, la première partie P1 encadre avantageusement, d'une part, les faces interne et externe du côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA, ce qui lui permet d'être immobilisée par rapport à ce côté latéral CL
15 suivant la direction transversale, et, d'autre part, des faces supérieure et inférieure de la protubérance latérale PR, ce qui lui permet d'être immobilisée par rapport au côté latéral CL suivant la direction verticale.

La deuxième partie P2, de la pièce monobloc PM, est la pièce à laquelle est solidarisée la partie latérale PL de la coiffe d'habillage CH qui est
20 ici orientée vers l'extérieur (et donc en regard d'une portière latérale).

A titre d'exemple non limitatif, et comme illustré sur l'unique figure, cette deuxième partie P2 comprend, de préférence, une première gorge latérale G1 qui est agencée de manière à recevoir et immobiliser une partie terminale PT de la partie latérale PL de la coiffe d'habillage CH. Cette
25 première gorge latérale G1 comporte, pour ce faire, une ouverture d'accès OA qui s'étend suivant la direction longitudinale et qui est orientée vers le bas afin que la partie latérale PL de la coiffe d'habillage CH masque intégralement le dispositif de fixation D, par recouvrement. Ainsi, non seulement le dispositif de fixation D est invisible, mais également le côté latéral CL de la partie inférieure
30 PAI de l'armature d'assise AA est quasiment invisible, ce qui évite d'avoir à utiliser un carter pour les masquer.

Par exemple, et comme illustré sur l'unique figure, cette ouverture d'accès OA, de la première gorge latérale G1, est délimitée par deux bords

incurvés, de la deuxième partie P2, qui définissent un moyen de retenue. Ces deux bords incurvés (ou pattes flexibles) sont propres à être écartés l'un de l'autre afin de permettre l'introduction par clippage de la partie terminale PT de la partie latérale PL de la coiffe d'habillage CH.

5 On notera que ce clippage est facilité lorsque la partie terminale PT est solidarisée à une tige (ou tringle) longitudinale. Cette solidarisation peut se faire par collage ou couture ou encore soudage, par exemple.

La troisième partie P3, de la pièce monobloc PM, prolonge la deuxième partie P2, mais également la première partie P1, vers le haut. Elle
10 est agencée de manière à définir une surface de guidage inclinée dont la forme est choisie de manière à contraindre la partie latérale PL de la coiffe d'habillage CH à être plaquée au moins partiellement contre elle (comme illustré). Ce placage permet avantageusement de tendre la partie latérale PL de la coiffe d'habillage CH et de placer (et conformer) cette dernière
15 sensiblement dans une position prédéfinie par rapport au côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA lorsque la première partie P1 est fixée sur ce côté latéral CL et que dans le même temps la deuxième partie P2 est solidarisée à la partie latérale PL de la coiffe d'habillage CH.

Dans l'exemple non limitatif illustré sur l'unique figure, la troisième
20 partie P3 définit une surface de guidage qui est majoritairement plane. Mais, cela n'est pas obligatoire. En effet, la surface de guidage pourrait être bombée ou galbée, afin d'offrir un effet de style prédéfini.

On notera que dans l'exemple non limitatif illustré sur l'unique figure, la surface de guidage, définie par la troisième partie P3, prolonge une surface
25 externe sensiblement plane, définie par un côté latéral (externe) de la deuxième partie P2. On comprendra que l'angle d'inclinaison général de la surface de guidage est choisi en fonction de la distance (suivant la direction transversale), qui sépare la partie la plus latérale de la matelassure MA du côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA, et de la
30 position verticale du dispositif de fixation D par rapport au côté latéral CL de la partie inférieure PAI de l'armature d'assise AA.

Mais, cette planéité n'est pas obligatoire. En effet, la surface externe pourrait être bombée ou galbée, afin de provoquer une conformation adaptée

à un effet de style choisi.

On notera également que la pièce monobloc PM, qui constitue le dispositif de fixation D peut, par exemple, être réalisée par moulage dans une matière plastique ou synthétique.

- 5 On notera également que l'invention est particulièrement bien adaptée, bien que non limitativement, aux armatures dites "à bord tombé vers l'extérieur" qui sont plus délicates à garnir proprement. Mais, elle concerne également les armatures dites "à bord tombé vers l'intérieur".

- 10 L'invention ne se limite pas aux modes de réalisation de dispositif de fixation, de siège et de système décrits ci-avant, seulement à titre d'exemple, mais elle englobe toutes les variantes que pourra envisager l'homme de l'art dans le cadre des revendications ci-après.

REVENDICATIONS

1. Dispositif (D) de fixation d'une partie latérale (PL) d'une coiffe d'habillage (CH) pour une armature d'assise (AA) munie d'une partie inférieure (PAI) propre à être solidarisée à une surface de support d'un système, ledit dispositif (D) comprenant une pièce monobloc (PM) comportant une première partie (P1) propre à être fixée sur un côté latéral (CL) de ladite partie inférieure (PAI) de l'armature d'assise (AA) et une deuxième partie (P2) propre à être solidarisée à ladite partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH), caractérisé en ce que ladite pièce monobloc (PM) comprend une troisième partie (P3) prolongeant ladite deuxième partie (P2) vers le haut et définissant une surface de guidage inclinée de forme choisie de manière à contraindre ladite partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH) à être plaquée au moins partiellement contre elle afin qu'elle soit tendue et placée sensiblement dans une position prédéfinie par rapport audit côté latéral (CL) de la partie inférieure (PAI) de l'armature d'assise (AA) lorsque ladite première partie (P1) est fixée sur ce côté latéral (CL) et que ladite deuxième partie (P2) est solidarisée à ladite partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH) ; ladite deuxième partie (P2) comprenant en outre une première gorge latérale (G1) agencée de manière à recevoir et immobiliser une partie terminale (PT) de ladite partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH) et comportant une ouverture d'accès (OA) orientée vers le bas de sorte que ladite partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH) masque intégralement ledit dispositif (D), caractérisé en ce que ladite ouverture d'accès (OA) de la première gorge latérale (G1) est délimitée par deux bords incurvés définissant un moyen de retenue et propres à être écartés l'un de l'autre pour permettre l'introduction par clippage de ladite partie terminale (PT) de la partie latérale (PL) de la coiffe d'habillage (CH).

2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que ladite troisième partie (P3) définit une surface de guidage majoritairement plane.

3. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé en ce que ladite surface de guidage, définie par ladite troisième partie (P3), prolonge une

surface externe sensiblement plane définie par un côté latéral de ladite deuxième partie (P2).

4. Dispositif selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que ladite première partie (P1) comprend une seconde gorge latérale (G2) propre
5 à loger une protubérance latérale (PR) que comprend ledit côté latéral (CL) de la partie inférieure (PAI) de l'armature d'assise (AA), cette seconde gorge latérale (G2) étant délimitée, d'une part, par une paroi supérieure (PS), et, d'autre part, par une paroi inférieure (PI) munie d'une extrémité incurvée vers le haut de manière à être placée derrière ladite protubérance latérale (PR)
10 afin d'immobiliser ledit dispositif (D) par rapport à ladite armature d'assise (AA).

5. Dispositif selon la revendication 4, caractérisé en ce que ladite paroi supérieure (PS), qui délimite partiellement ladite seconde gorge latérale (G2), présente une forme générale en L, de manière à pouvoir s'appuyer contre une
15 surface externe dudit côté latéral (CL) de la partie inférieure (PAI) de l'armature d'assise (AA), située au-dessus de ladite protubérance latérale (PR) et dont cette dernière (PR) constitue un prolongement sensiblement à 90°.

6. Dispositif selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que
20 ladite pièce monobloc (PM) est réalisée par moulage dans une matière plastique ou synthétique.

7. Siège (SI) propre à être solidarisé à une surface de support d'un système, caractérisé en ce qu'il comprend une armature d'assise (AA) à laquelle est solidarisé au moins un dispositif de fixation (D) selon l'une des
25 revendications précédentes et auquel est solidarisée une partie latérale (PL) d'une coiffe d'habillage (CH).

8. Système, caractérisé en ce qu'il comprend au moins un siège (SI) selon la revendication 7.

9. Système selon la revendication 8, caractérisé en ce qu'il constitue
30 un véhicule.

10. Système selon la revendication 9, caractérisé en ce qu'il constitue un véhicule de type automobile.

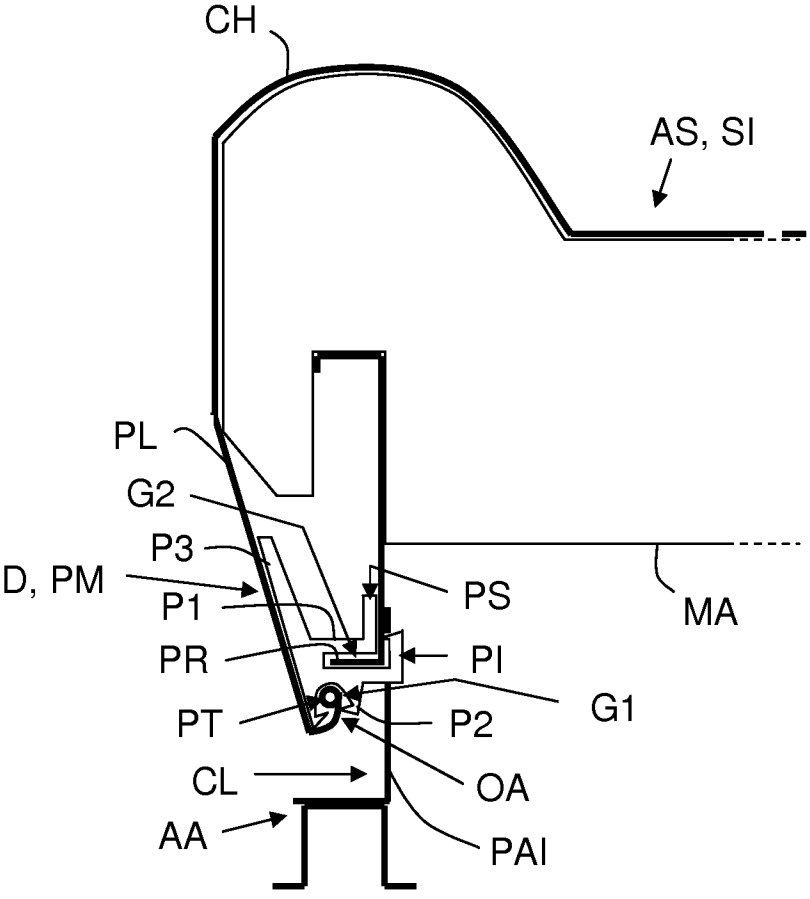


Figure unique

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/FR2012/050217

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER INV. A47C31/02 B60N2/58 B60N2/60 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) A47C B60N		
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 practical, search terms used) EPO-Internal		
C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	US 2009/121528 A1 (OKU KENICHI [JP]) 14 May 2009 (2009-05-14) the whole document -----	1-10
A	FR 2 770 470 A1 (ECIA EQUIP COMPOSANTS IND AUTO [FR]) 7 May 1999 (1999-05-07) the whole document -----	1-10
A	FR 2 908 122 A1 (FAURECIA SIEGES AUTOMOBILE [FR]) 9 May 2008 (2008-05-09) figures 4-7 -----	1-10
A	EP 0 606 179 A1 (FAURE BERTRAND AUTOMOBILE [FR]) 13 July 1994 (1994-07-13) figures 1-5 -----	1-10
-/-		
☒ 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 document 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 30 March 2012		Date of mailing of the international search report 12/04/2012
Name and mailing address of the ISA/ European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016		Authorized officer González Dávila, J

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/FR2012/050217

C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 37 32 836 C1 (DAIMLER BENZ AG) 1 December 1988 (1988-12-01) figure 1 -----	1-10
A	FR 2 939 378 A1 (FAURECIA SIEGES AUTOMOBILE [FR]) 11 June 2010 (2010-06-11) figures 1-6b -----	1-10

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/FR2012/050217

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 2009121528	A1	14-05-2009	CN 101428574 A 13-05-2009
		DE 102008053138 A1	25-06-2009
		JP 2009112571 A	28-05-2009
		US 2009121528 A1	14-05-2009
FR 2770470	A1	07-05-1999	NONE
FR 2908122	A1	09-05-2008	NONE
EP 0606179	A1	13-07-1994	DE 69402438 D1 15-05-1997
		DE 69402438 T2	23-10-1997
		EP 0606179 A1	13-07-1994
		ES 2102779 T3	01-08-1997
		FR 2700146 A1	08-07-1994
		JP 6233876 A	23-08-1994
		US 5478134 A	26-12-1995
DE 3732836	C1	01-12-1988	NONE
FR 2939378	A1	11-06-2010	NONE

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°

PCT/FR2012/050217

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE
INV. A47C31/02 B60N2/58 B60N2/60
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)
A47C B60N

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

C. DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS

Catégorie*	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
X	US 2009/121528 A1 (OKU KENICHI [JP]) 14 mai 2009 (2009-05-14) le document en entier	1-10
A	FR 2 770 470 A1 (ECIA EQUIP COMPOSANTS IND AUTO [FR]) 7 mai 1999 (1999-05-07) le document en entier	1-10
A	FR 2 908 122 A1 (FAURECIA SIEGES AUTOMOBILE [FR]) 9 mai 2008 (2008-05-09) figures 4-7	1-10
A	EP 0 606 179 A1 (FAURE BERTRAND AUTOMOBILE [FR]) 13 juillet 1994 (1994-07-13) figures 1-5	1-10
	----- -/-	



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



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

30 mars 2012

Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale

12/04/2012

Nom et adresse postale de l'administration chargée de la recherche internationale

Office Européen des Brevets, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040,
Fax: (+31-70) 340-3016

Fonctionnaire autorisé

González Dávila, J

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°

PCT/FR2012/050217

C(suite). DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS

Catégorie*	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
A	DE 37 32 836 C1 (DAIMLER BENZ AG) 1 décembre 1988 (1988-12-01) figure 1	1-10

A	FR 2 939 378 A1 (FAURECIA SIEGES AUTOMOBILE [FR]) 11 juin 2010 (2010-06-11) figures 1-6b	1-10

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux membres de familles de brevets

Demande internationale n°

PCT/FR2012/050217

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
US 2009121528 A1	14-05-2009	CN 101428574 A	13-05-2009
		DE 102008053138 A1	25-06-2009
		JP 2009112571 A	28-05-2009
		US 2009121528 A1	14-05-2009
FR 2770470 A1	07-05-1999	AUCUN	
FR 2908122 A1	09-05-2008	AUCUN	
EP 0606179 A1	13-07-1994	DE 69402438 D1	15-05-1997
		DE 69402438 T2	23-10-1997
		EP 0606179 A1	13-07-1994
		ES 2102779 T3	01-08-1997
		FR 2700146 A1	08-07-1994
		JP 6233876 A	23-08-1994
		US 5478134 A	26-12-1995
DE 3732836 C1	01-12-1988	AUCUN	
FR 2939378 A1	11-06-2010	AUCUN	