

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

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

2 604 130

②1 N° d'enregistrement national :

87 12972

⑤1 Int Cl⁴ : B 60 N 1/06.

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 18 septembre 1987.

③0 Priorité : DE, 19 septembre 1986, n° P 36 31 872.8.

④3 Date de la mise à disposition du public de la demande : BOPI « Brevets » n° 12 du 25 mars 1988.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux apparentés :

⑦1 Demandeur(s) : DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT. — DE.

⑦2 Inventeur(s) : Rolf Krügener ; Eberhard Faust ; Josef Klink ; Ulrich Maier.

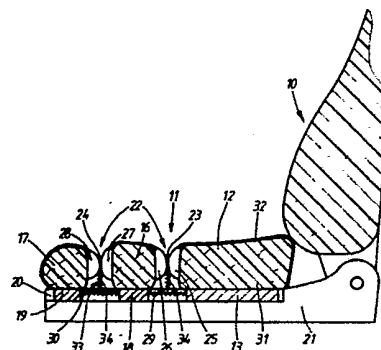
⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : Cabinet Regimbeau, Martin, Schrimpf, Warcoin et Ahner.

⑤4 Siège de véhicule.

⑤7 L'invention concerne un siège de véhicule comportant un dossier et un coussin d'assise qui est divisé en plusieurs éléments de rembourrage séparés dans une direction transversale du siège, reliés entre eux et mobiles dans des guides en vue d'un réglage de profondeur du siège.

La liaison des éléments de rembourrage 12, 16, 17 est assurée par un mécanisme d'accouplement 22 qui fait en sorte que, lors d'un réglage de profondeur du siège, les intervalles 23, 24 créés entre les éléments de rembourrage aient une largeur approximativement égale dans chaque position de réglage et que les éléments de rembourrage 12, 16, 17 soient fixés dans leurs positions respectives.



FR 2 604 130 - A1

D

La présente invention concerne un siège de véhicule comportant un dossier et un coussin d'assise, qui est divisé en plusieurs éléments de rembourrage séparés dans une direction transversale du siège, lesdits éléments étant reliés entre eux et disposés de façon à être déplaçables par translation l'un par rapport à l'autre, en vue d'un réglage de profondeur de siège, dans des guides s'étendant dans une direction longitudinale du siège.

10 Dans un siège de véhicule connu (demande de brevet allemand DE-OS 32 26 101), le coussin de siège comporte une partie arrière fixe, dirigée vers le dossier, et une partie avant déplaçable par translation dans la direction longitudinale du siège. La possibilité de trans-
15 lation de la partie avant du coussin d'assise sert, en vue d'une amélioration du confort du siège par un soutien des cuisses, à adapter la profondeur d'assise du siège de véhicule, s'étendant dans la direction longitudinale de ce dernier, aux longueurs différentes des cuisses
20 des passagers du véhicule, qui varient généralement entre 450 mm et 550 mm et qui peuvent atteindre 600 mm. Pour un réglage maximal de la profondeur de siège, on obtient cependant entre la partie avant et la partie arrière du coussin d'assise un intervalle relativement grand de
25 plus de 150 mm. Les parties de rembourrage délimitant de larges intervalles sont ressenties comme des bords désagréables même dans le cas d'une nature relativement molle du rembourrage du coussin d'assise.

Dans un siège de véhicule connu du type
30 défini ci-dessus (demande de brevet allemand DE-OS 30 18 323), le coussin d'assise est divisé en un grand nombre d'éléments de rembourrage. Les différents éléments de rembourrage sont reliés entre eux sous la forme d'une chaîne de rembourrage, qui est reliée par une extrémité
35 au dossier et par son autre extrémité à l'habitacle par

l'intermédiaire d'un ressort de traction. Pour un réglage de profondeur du siège, le coussin d'assise doit être déplacé dans la direction longitudinale du siège par rapport au dossier fixe, de sorte qu'il se forme
5 entre les différents éléments de rembourrage des intervalles ou des évidements de largeurs différentes. Sous l'effet de la tension élastique de la chaîne de rembourrage, les différents éléments de rembourrage peuvent également se déplacer l'un par rapport à l'autre, par
10 exemple sous l'effet d'une forte accélération ou décélération du véhicule, de sorte que, d'une part, l'occupant du siège a une sensation de flottement de ce siège et que, d'autre part, la largeur de l'intervalle d'assise peut varier de façon continue et être ainsi sensible.
15 Ces deux phénomènes sont ressentis d'une façon désagréable par l'occupant du siège, et réduisent sensiblement le confort du siège.

L'invention a pour objet d'améliorer un siège de véhicule du type défini ci-dessus en ce
20 qui concerne son confort.

Le problème est résolu, pour un siège de véhicule conforme au premier paragraphe, en ce que la liaison des éléments de rembourrage l'un avec l'autre est assurée par l'intermédiaire d'un mécanisme d'accouplement s'accrochant sur les éléments de rembourrage,
25 qui est agencé de telle sorte que les intervalles se forment respectivement lors d'un réglage de profondeur de siège entre les éléments de rembourrage aient, dans chaque position de réglage du siège, une largeur approximativement égale et les éléments de rembourrage sont
30 fixés dans leur position de réglage respectives.

Dans le siège de véhicule conforme à l'invention, la variation totale de profondeur d'assise du coussin d'assise est divisée avantageusement en un
35 grand nombre d'intervalles qui ont tous la même largeur.

Celle-ci est dimensionnée de telle sorte que, même pour la profondeur maximale de siège, elle ne dépasse pas la grandeur d'un tuyau de pipe normal. De tels intervalles relativement étroits ne sont pas cependant décelables par l'occupant du siège. Egalement, grâce au mécanisme d'accouplement servant à régler des intervalles identiques, les éléments de rembourrage sont fixés l'un par rapport à l'autre et par rapport au châssis inférieur du siège dans toute position de réglage, c'est-à-dire qu'ils sont maintenus de façon invariable, de telle sorte qu'ils ne peuvent en aucun cas être déplacés par le poids du corps de l'occupant. L'occupant du siège est par conséquent bien maintenu et a une sensation d'assise améliorée.

Selon d'autres particularités avantageuses du siège conforme à l'invention:

- les différents éléments de rembourrage s'appuient sur des éléments porteurs rigides, qui sont engagés en bout de façon coulissante dans les guides;
- le mécanisme d'accouplement comporte un grand nombre de chambres à air flexibles, associées aux éléments de rembourrage et qui sont reliées à un circuit d'air comprimé en vue d'un gonflage et d'un dégonflage;
- les éléments de rembourrage ou leurs éléments porteurs sont reliés entre eux par des organes de rappel élastiques à la façon de ressorts et agissant dans la direction de translation;
- les chambres à air sont fixées sur des surfaces verticales respectives, dirigées l'une vers l'autre dans une zone d'intervalle, des éléments de rembourrage;
- le mécanisme d'accouplement comporte une transmission en ciseaux pourvue de bras de ciseaux reliés entre eux par l'intermédiaire d'articulations; les articulations centrales des bras de ciseaux sont fixées sur

sur les différents éléments de rembourrage ou leurs éléments porteurs;

— les articulations centrales sont constituées par des broches maintenues sur les éléments porteurs et qui sont traversées par des trous ménagés au milieu des bras de ciseaux;

— deux des bras de ciseaux extrêmes reliés entre eux de façon articulée, sont accouplés de façon articulée respectivement avec l'une de deux crémaillères mobiles longitudinalement en sens inverses et qui sont en prise avec un pignon entraîné par un moteur ou à la main.

On obtient ainsi des formes avantageuses de réalisation du mécanisme d'accouplement conforme à l'invention servant à l'arrêt des éléments de rembourrage et au réglage d'une largeur constante d'intervalle. La réalisation du mécanisme d'accouplement avec des chambres à air est avantageusement utilisée dans des véhicules équipés d'installations génératrices d'air comprimé. Le rappel des éléments de rembourrage dans le cas d'une réduction de la profondeur de siège est assuré par des organes de rappel ayant une élasticité de ressort lors d'un dégonflage des chambres à air, ou bien par raccordement d'une pompe d'aspiration d'air qui produit une dépression dans les chambres à air.

Selon encore d'autres particularités de l'invention:

— le coussin d'assise comporte un rembourrage enveloppé par un revêtement, caractérisé en ce que le revêtement de rembourrage s'étend, de préférence, unitairement sur les éléments de rembourrage et est dimensionné en longueur de telle sorte qu'il recouvre le coussin d'assise pour des largeurs maximales d'intervalles entre les éléments de rembourrage; dans la zone des intervalles, des éléments élastiques de serrage

agissent sur le revêtement de rembourrage avec une force de serrage dirigée vers le côté inférieur du coussin d'assise;

5 - les éléments de serrage sont agencés sous la forme de bandes élastiques s'étendant le long des intervalles, qui sont cousues d'un côté sur le revêtement de rembourrage et qui sont fixées de l'autre côté en dessous des éléments de rembourrage;

10 - le revêtement de rembourrage est formé d'une étoffe élastique de revêtement, qui s'étend de préférence unitairement sur les éléments de rembourrage et qui passe, dans la zone des intervalles entre les éléments de rembourrage, autour de barres de serrage s'étendant dans les intervalles et qui sont maintenues
15 sur ou à proximité du côté inférieur, opposé à la surface d'assise, des parties des éléments de rembourrage, de préférence dans leurs guides.

Grâce à ces autres moyens, il ne peut pas se produire, dans aucune des positions de réglage
20 du coussin d'assise, une formation de plis dans le revêtement de rembourrage. Ce revêtement de rembourrage est constamment tendu et forme une surface d'assise lisse et optiquement nette.

D'autres caractéristiques et avantages de
25 l'invention seront mis en évidence, dans la suite de la description, donnée à titre d'exemple non limitatif, en référence aux dessins annexés dans lesquels:

la Figure 1 représente en vue en perspective un siège de véhicule pourvu d'un coussin d'assise déplaçable pour un réglage de profondeur du siège;
30

la Figure 2 représente schématiquement en coupe longitudinale le siège de véhicule de la Figure 1;

la Figure 3 représente partiellement et
35 schématiquement en coupe longitudinale un siège de

véhicule correspondant à un autre exemple de réalisation de l'invention et dans lequel le coussin d'assise est réglé à la profondeur minimale de siège;

la Figure 4 est une représentation identique du coussin d'assise de la Figure 3, qui est réglé en vue d'établir une grande profondeur de siège;

la Figure 5 représente partiellement et schématiquement une vue en coupe du coussin d'assise faite selon la ligne V-V des Figures 4 ou 6;

la Figure 6 représente schématiquement en vue de dessous le coussin d'assise de la Figure 4.

La Figure 1 représente un siège de véhicule comportant un dossier 10 et un coussin d'assise 11, qui est divisé, en vue d'un réglage de profondeur du siège, en trois éléments de rembourrage 12, 16 et 17. Deux parties latérales de rembourrage 14, 15, délimitant la surface d'assise dans la direction longitudinale et qui servent à soutenir le corps notamment lors du franchissement de virages, sont par contre réalisées d'une seule pièce.

Comme le montre la Figure 2, les éléments de rembourrage 12, 16 et 17 sont fixés séparément l'un de l'autre sur des éléments porteurs rigides 13, 18 et 19, qui sont engagés par leur extrémité dans des rails latéraux de guidage, dont seulement le rail de guidage de droite 20, en considérant la direction d'avancement du véhicule, est représenté sur la Figure 2. Les rails de guidage 20 sont maintenus sur le châssis intérieur 21 du coussin d'assise, qui est fixé directement sur le plancher du véhicule ou bien, en vue d'un réglage vertical et longitudinal, sur une partie de châssis, reliée avec le plancher du véhicule et non représentée ici. Alors que l'élément porteur 13 est maintenu dans les rails de guidage 20 de telle sorte que l'élément de rembourrage 12 le plus rapproché du dossier 10 soit maintenu en

position fixe par rapport au dossier 10 et au châssis intérieur 21, les éléments porteurs 18, 19 sont disposés dans les rails de guidage 20 de façon à pouvoir coulisser dans leur direction longitudinale. Du fait que l'élément de rembourrage 12 du coussin d'assise 11 est monté en position fixe dans le châssis inférieur 21, il est possible également de le fixer directement sur le châssis inférieur 21 en se passant de l'élément porteur 13. Un mécanisme d'accouplement 22 s'accroche sur les éléments de rembourrage 12, 16 et 17 associés aux éléments porteurs 13, 18 et 19, et ce mécanisme est agencé de telle sorte que, lors d'un réglage de profondeur du siège, il s'établisse respectivement entre les éléments de rembourrage 12, 16 d'une part et 16, 17 d'autre part, des intervalles 23 et 24 qui ont approximativement la même largeur dans n'importe quelle position de réglage de profondeur du siège. En outre, le mécanisme d'accouplement 22 est agencé de telle sorte que les éléments de rembourrage 12, 16 et 17 soient fixés de façon invariante dans leur position de réglage respectif par rapport au châssis inférieur 21, et ne puissent pas être déplacés par le poids du corps d'une personne assise sur le siège de véhicule.

Pour le mécanisme d'accouplement 22 représenté schématiquement sur la Figure 2 et qui agit dans les zones des intervalles 23, 24 en s'accrochant sur les différents éléments de rembourrage 12, 16, 17, il est prévu respectivement dans les intervalles 23, 24 des chambres à air flexibles 25, 26 et 27, 28. Les chambres à air 25, 28, qui peuvent être réalisées sous la forme de vessies pneumatiques, sont chacune fixées sur les surfaces verticales, dirigées vers elles dans l'intervalle correspondant, des éléments de rembourrage 12, 16, 17. Les différentes chambres à air 25-28 sont reliées à un circuit d'air comprimé, non représenté ici,

et elles peuvent être gonflées et dégonflées par le circuit d'air comprimé sous l'effet d'une manoeuvre manuelle. Lors d'un gonflage des chambres à air 25-28, leur volume augmente, et par conséquent également leur dimension dans la direction longitudinale du siège. En conséquence, il se produit un déplacement de la même distance, d'une part, de l'élément de rembourrage 16 par rapport à l'élément de rembourrage fixe 12 et, d'autre part, de l'élément de rembourrage 17 par rapport à l'élément de rembourrage 16, de sorte qu'il se forme dans la surface d'assise les intervalles de même longueur 23 et 24 entre les éléments de rembourrage 12 et 16, d'une part, et les éléments de rembourrage 16 et 17 d'autre part. La profondeur de siège, mesurée dans la direction longitudinale de ce dernier, est alors augmentée du double de la largeur d'intervalle. Pour une réduction de la profondeur de siège, les chambres à air 25-28 sont au moins partiellement dégonflées à l'aide d'un bouton poussoir manoeuvrable manuellement. Des organes de rappel 29, 30, ayant l'élasticité de ressorts, s'accrochant sur les éléments porteurs 13, 18 et 19 et agissant dans la direction de translation des éléments porteurs 13, 18 et 19, rapprochent, quand les chambres à air 25-28 sont dégonflées, les éléments de rembourrage 16, 17 contre l'élément de rembourrage fixe 12, qui est dirigé vers le dossier 10, ce qui provoque pratiquement une suppression des deux intervalles 23, 24. Le coussin d'assise 11 est alors réglé à la profondeur minimale de siège. Au moyen d'un gonflage ou d'un dégonflage des chambres à air 25-28, il est possible de régler à volonté la profondeur du siège entre un maximum et un minimum de profondeur. Lorsque le bouton de déclenchement manuel servant au réglage de profondeur de siège est relâché, les parties de rembourrage 16, 17 conservent la position de réglage et elles sont bloquées de façon irréversible dans celles-ci par le

remplissage des chambres à air 25-28.

Les organes de rappel 29, 30 ayant l'élasticité de ressorts peuvent être agencés sous la forme de simples ressorts de traction, auquel cas un des ressorts de traction est fixé entre les éléments porteurs 13 et 18 tandis que l'autre ressort de traction est fixé entre les éléments porteurs 18 et 19.

Comme des coussins d'assise connus, également le coussin d'assise 11 décrit ici comporte un rembourrage 31 et un revêtement de rembourrage 32 tendu sur le rembourrage 31. Du fait de la division du coussin d'assise 11 en différents éléments de rembourrage 12, 16 et 17, le rembourrage 31 est divisé en parties correspondantes. Le revêtement de rembourrage 32 s'étend par contre d'une seule pièce sur tous les éléments de rembourrage 12, 16, 17, et il est dimensionné en longueur de telle sorte qu'il soit tendu sur tous les coussins d'assise 11 pour la profondeur maximale de siège qui a été réglée, c'est-à-dire pour la largeur maximale des intervalles 23, 24. Pour ce réglage de profondeur de siège, le revêtement de rembourrage 32 est pratiquement tendu sur la surface du coussin d'assise 11. Pour éviter la formation de plis, lors d'une réduction de la profondeur de siège, des éléments tendeurs élastiques 33 sont fixés dans la zone des intervalles 23, 24 sur le revêtement de rembourrage 32, de manière à exercer sur ce revêtement 32 une force de tirage orientée en direction du côté inférieur du coussin d'assise, c'est-à-dire vers le bas dans la zone des intervalles. Dans l'exemple de réalisation représenté sur la Figure 2, les éléments tendeurs 33 sont agencés sous la forme de bandes élastiques 34, s'étendant le long des intervalles 23, 24, et qui sont cousues d'un côté sur le revêtement de rembourrage 32 en étant fixées de l'autre côté en dessous des éléments de rembourrage

12, 16, 17, par exemple sur les rails de guidage 20. Au moyen de ces éléments tendeurs 33, le revêtement de rembourrage 32 passant sur les différents éléments du rembourrage de siège 31 est toujours tendu à plat, de sorte que, dans n'importe quelle position des éléments de rembourrage 16, 17, on obtient toujours une surface de siège uniforme en correspondance.

L'autre exemple de réalisation d'un siège de véhicule, représenté schématiquement sur les Figures 3 à 6, correspond dans les parties essentielles au siège de véhicule de la Figure 1, de sorte que des parties identiques ont été désignées par les mêmes références numériques, augmentées cependant de 100.

A la différence du coussin d'assise 11 des Figures 1 et 2, le nombre des éléments de rembourrage 116, 117, 136 et 137 du coussin d'assise 111, déplaçables dans les rails de guidage 20, est augmenté. De même que les éléments de rembourrage 112, 116 et 117 étaient fixés sur les éléments porteurs 113, 118 et 119, les autres éléments de rembourrage 136 et 137 sont maintenus sur les éléments porteurs 138 et 139, qui sont montés également de façon à se déplacer dans les rails de guidage 120.

Comme dans l'exemple de réalisation des Figures 1 et 2, les différents éléments de rembourrage 112, 116, 117, 136, 137 sont accouplés entre eux au moyen d'un mécanisme d'accouplement 122. Le mécanisme d'accouplement 122, représenté de la façon la plus nette sur la Figure 6, comporte une transmission en ciseaux 135, entraînée par un moteur ou manuellement au moyen d'un volant, et dont les bras de ciseaux 141 sont reliés entre eux respectivement par l'intermédiaire de trois articulations 145, 146 et 147. Les articulations centrales respectives 146 des bras de ciseaux 141 sont fixées sur le côté inférieur des éléments porteurs 118, 119, 138, 139, disposés avec possibilité de déplacement sur les rails de guidage 120. A cet égard, dans le cas le plus simple, il est prévu dans les éléments porteurs des broches 142 qui sont engagées dans des trous ménagés

au milieu de deux bras de ciseaux 141 reliés de façon articulés l'un avec l'autre. Les deux derniers bras de ciseaux 141a et 141b, dirigés vers l'élément de rembourrage fixe 112, sont accouplés de façon articulée avec respectivement l'une de deux crémaillères 148, 149 déplaçables longitudinalement en sens opposés. Les deux crémaillères 148, 149 sont en prise avec un pignon 150, qui est entraîné par un moteur électrique réversible, non représenté ou encore manuellement. Quand le pignon 150 de la Figure 6 tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, la crémaillère 148 est déplacée vers la droite et la crémaillère 149 vers la gauche, de sorte que la transmission en ciseaux 135 est repliée. Par l'intermédiaire des articulations 146 prévues sur les éléments porteurs mobiles 118, 119, 138, 139, les éléments de rembourrage mobiles 116, 117, 136, 137 sont déplacés dans une direction correspondant à une réduction de la profondeur de siège, auquel cas les intervalles 123, 124, 143, 144 existant entre les éléments de rembourrage 112, 116, 117, 136, 137 sont réduits en largeur. Lorsque le pignon 150 est entraîné dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, la crémaillère 148 de la Figure 6 se déplace vers la gauche, et la crémaillère 149 vers la droite. La transmission en ciseau 135 est ainsi déployée et les éléments de rembourrage mobiles 116, 117, 136, 137, sont écartés l'un de l'autre en vue d'augmenter la profondeur de siège. Lorsque le moteur électrique est arrêté, la transmission en ciseaux 135 est bloquée et les éléments de rembourrage mobiles 116, 117, 136, 137 sont maintenus de façon irréversible dans leur position momentanée.

Egalement dans le second exemple de réalisation représenté sur les Figures 3 à 6, le coussin d'assise 111 comporte à nouveau un rembourrage 131 et un revêtement 132. Alors que le rembourrage d'assise 131

est divisé, en correspondance à la division du coussin d'assise 111, en parties de rembourrage 112, 116, 117, 136, 137 ayant les mêmes dimensions, le revêtement de rembourrage 132, réalisé dans ce cas en une étoffe élastique, est tendu d'une seule pièce sur les éléments de rembourrage 112, 116, 117, 136, 137. A cet effet, le revêtement de rembourrage 132 passe autour de barres de tension 140, qui sont disposées, dans la zone des intervalles existant entre les éléments de rembourrage 112, 116, 117, 136, 137, à proximité du côté inférieur de ces éléments de rembourrage. Les barres de tension 140 s'étendent alors sur toute la longueur des intervalles 123, 124, 143, 144, et elles sont engagées avantageusement par leurs extrémités dans les rails de guidage 120 de manière à se déplacer en même temps que les éléments de rembourrage mobiles 116, 117, 136, 137. Grâce à l'élasticité de l'étoffe du revêtement de rembourrage 132, on obtient également dans ce cas, dans n'importe quelle position de réglage de profondeur du siège, une surface d'assise lisse et sans plis.

REVENDEICATIONS

1. Siège de véhicule comportant un dossier et un coussin d'assise, qui est divisé en plusieurs éléments de rembourrage séparés dans une direction transversale du siège, qui sont reliés entre eux et qui sont disposés de façon à être déplaçables par translation l'un par rapport à l'autre, en vue d'un réglage de profondeur de siège, dans des guides s'étendant dans une direction longitudinale du siège, caractérisé en ce que la liaison des éléments de rembourrage (12,16,17;112,116,117,136,137) l'un avec l'autre est assurée par l'intermédiaire d'un mécanisme d'accouplement (22;122) s'accrochant sur les éléments de rembourrage (12,16,17;112,116,117,136,137), qui est agencé de telle sorte que les intervalles (23,24;123,124,143,144) se forment respectivement lors d'un réglage de profondeur de siège entre les éléments de rembourrage (12,16,17;112,116,117,136,137) aient, dans chaque position de réglage du siège, une largeur approximativement égale et les éléments de rembourrage (12,16,17;116,117,136,137) sont fixés dans leur position de réglage respectives.
2. Siège selon la revendication 1, caractérisé en ce que les différents éléments de rembourrage (12,16,17;112,116,117,136,137) s'appuient sur des éléments porteurs rigides (13,18,19;113,118,119,138,139), qui sont engagés en bout de façon coulissante dans les guides (20,120).
3. Siège selon une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que le mécanisme d'accouplement (22) comporte un grand nombre de chambres à air (25-28) flexibles, associées aux éléments de rembourrage (12,16,17) et qui sont reliées à un circuit d'air comprimé en vue d'un gonflage ou d'un dégonflage.

4. Siège selon la revendication 3, caractérisé en ce que les éléments de rembourrage (12,16,17) ou leurs éléments porteurs (13,18,19) sont reliés entre eux par des organes de rappel (29,30) élastiques à la façon de ressorts et agissant dans la direction de translation.
5. Siège selon une des revendications 3 ou 4, caractérisé en ce que les chambres à air (25-28) sont fixées sur des surfaces verticales respectives, dirigées l'une vers l'autre dans une zone d'intervalle, des éléments de rembourrage (12,16,17).
6. Siège selon une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que le mécanisme d'accouplement (122) comporte une transmission en ciseaux (135) pourvue de bras de ciseaux (141) reliés entre eux par l'intermédiaire d'articulations (145-147); et en ce que les articulations centrales (146) des bras de ciseaux (141) sont fixées sur les différents éléments de rembourrage (116,117,136,137) ou leurs éléments porteurs (118,119,138,139).
7. Siège selon la revendication 6, caractérisé en ce que les articulations centrales (146) sont constituées par des broches (142) maintenues sur les éléments porteurs (118,119,138,139) et qui sont traversées par des trous ménagés au milieu des bras de ciseaux.
8. Siège selon une des revendications 6 ou 7, caractérisé en ce que deux des bras de ciseaux extrêmes (141a, 141b) reliés entre eux de façon articulée, sont accouplés de façon articulée respectivement avec l'une de deux crémaillères (148, 149) mobiles longitudinalement en sens inverses et qui sont en prise avec un pignon (150) entraîné par un moteur ou à la main.
9. Siège selon une quelconque des revendications 1 à 8, dans lequel le coussin d'assise comporte un rembourrage enveloppé par un revêtement, caractérisé en ce que le revêtement de rembourrage (32) s'étend, de

préférence, unitairement sur les éléments de rembourrage (12,16,17) et est dimensionné en longueur de telle sorte qu'il recouvre le coussin d'assise (11) pour des largeurs maximales d'intervalles entre les éléments de rembourrage (12,16,17), et en ce que, dans la zone des intervalles (23,24), des éléments élastiques de serrage (33) agissent sur le revêtement de rembourrage (32) avec une force de serrage dirigée vers le côté inférieur du coussin d'assise.

10 10. Siège selon la revendication 9, caractérisé en ce que les éléments de serrage (33) sont agencés sous la forme de bandes élastiques (34) s'étendant le long des intervalles (23, 24), qui sont cousues d'un côté sur le revêtement de rembourrage et qui sont fixées de l'autre côté en dessous des éléments de rembourrage (12,16,17).

11. Siège selon une quelconque des revendications 1 à 8, dans lequel le coussin d'assise comporte un rembourrage enveloppé par un revêtement, caractérisé en ce que le revêtement de rembourrage (132) est formé d'une étoffe élastique de revêtement, qui s'étend de préférence unitairement sur les éléments de rembourrage (112,116,117,136,137) et qui passe, dans la zone des intervalles (123,124,143,144) entre les éléments de rembourrage (112,116,117,136,137), autour de barres de tension (140) s'étendant dans les intervalles (123,124, 143,144) et qui sont maintenues sur ou à proximité du côté inférieur, opposé à la surface d'assise, des parties des éléments de rembourrage (112,116,117,136,137), de préférence dans leurs guides (120).

Fig. 1

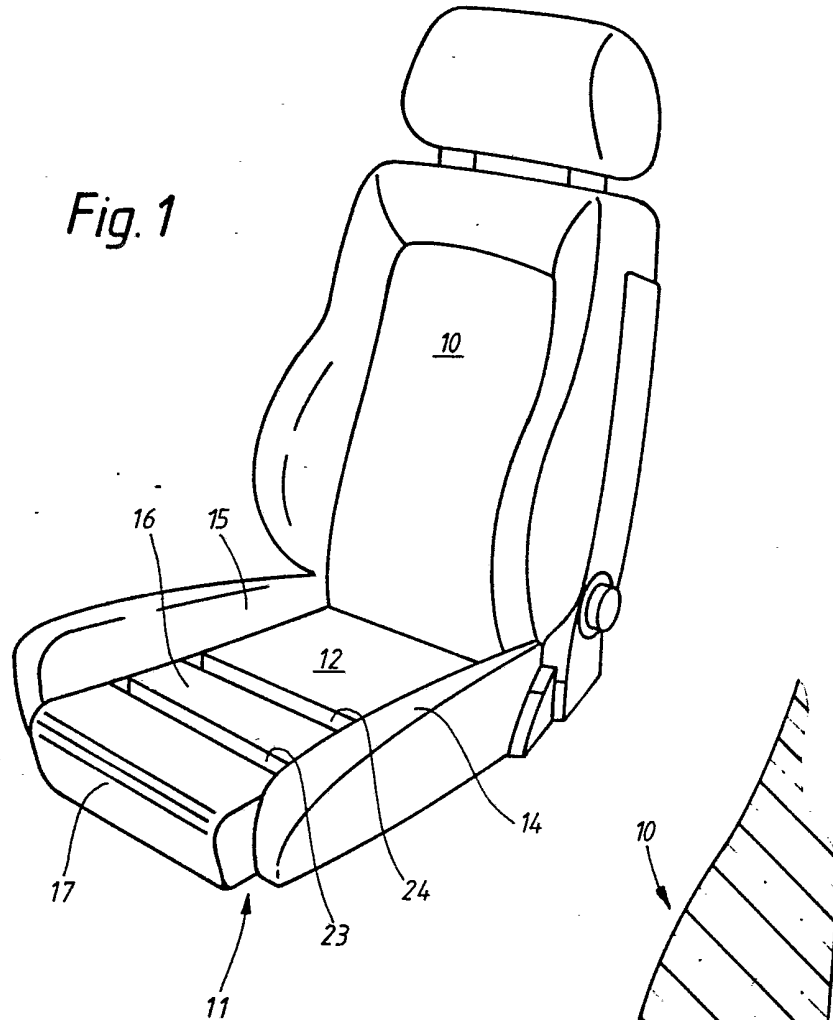


Fig. 2

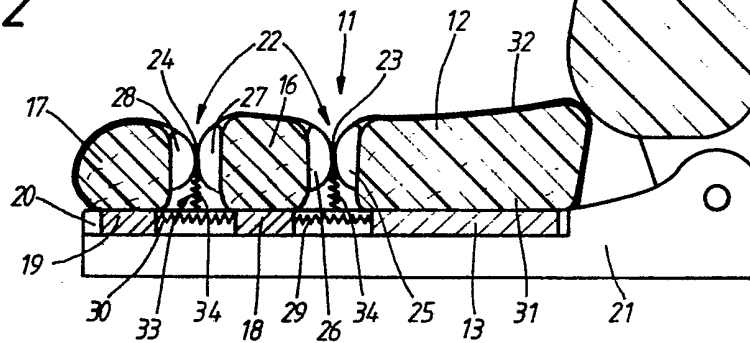


Fig. 3

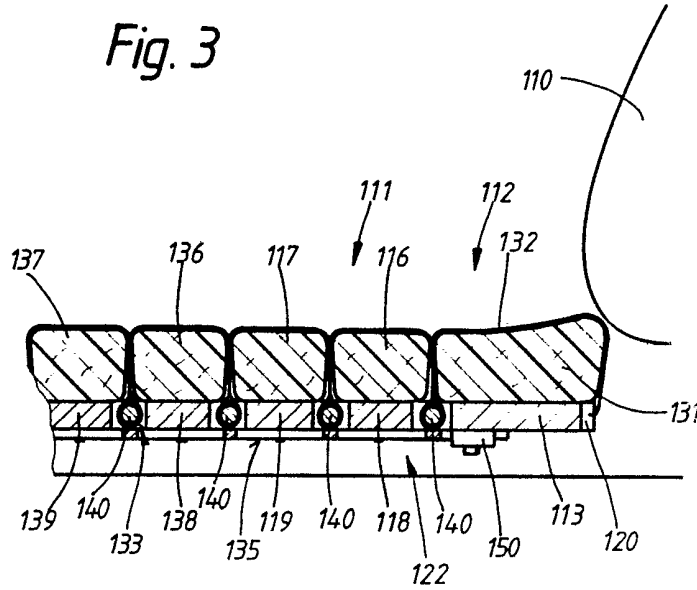


Fig. 4

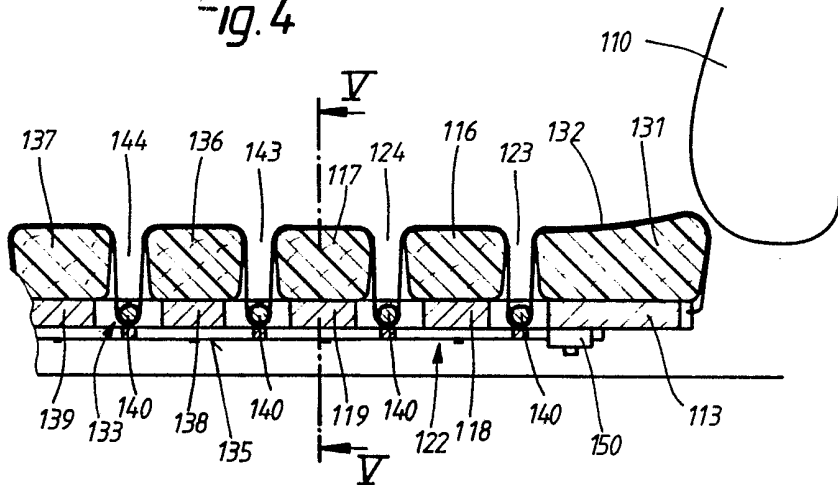


Fig. 5

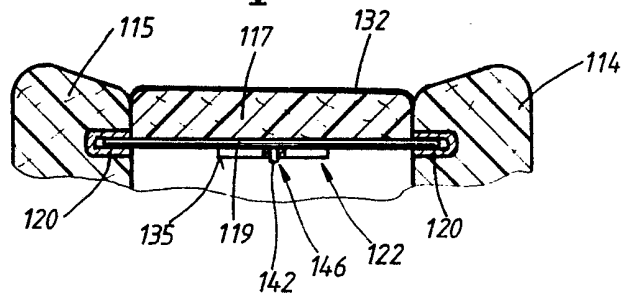


Fig. 6

