

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
COURBEVOIE

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

3 021 005

②1 N° d'enregistrement national : **14 54332**

⑤1 Int Cl⁸ : **B 60 N 2/58 (2013.01)**

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 15.05.14.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la demande : 20.11.15 Bulletin 15/47.

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

⑥0 Références à d'autres documents nationaux apparentés :

Demande(s) d'extension :

⑦1 Demandeur(s) : FAURECIA SIEGES D'AUTOMOBILE
Société par actions simplifiée — FR.

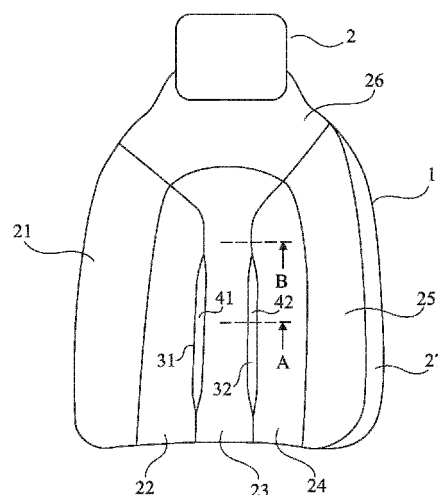
⑦2 Inventeur(s) : VAN SOOLINGEN MARC, GAYON
DAVID et ODRION RAYMONDE.

⑦3 Titulaire(s) : FAURECIA SIEGES D'AUTOMOBILE
Société par actions simplifiée.

⑦4 Mandataire(s) : CABINET BEAUMONT.

⑤4 COIFFE POUR SIEGE DE VEHICULE AUTOMOBILE.

⑤7 L'invention concerne une coiffe pour siège de véhicule automobile comportant au moins une fente (31, 32), entre une première pièce (23) et une deuxième pièce (22, 24) assemblées entre elles hors de la fente, les première et deuxième pièces étant, au niveau de la fente, assemblées à une troisième pièce (41, 42).



FR 3 021 005 - A1



COIFFE POUR SIEGE DE VEHICULE AUTOMOBILE

Domaine

La présente description concerne de façon générale les sièges pour véhicules automobiles et, plus particulièrement, la
5 réalisation d'une coiffe d'un tel siège.

Etat de l'art antérieur

Les sièges pour véhicules automobiles sont généralement constitués d'une armature recouverte d'une garniture. La garniture est elle-même constituée d'une matelassure
10 en mousse recouverte d'une coiffe en textile, en peau, en cuir, en matière synthétique, etc.

Le plus souvent, pour des raisons esthétiques, l'aspect extérieur de l'assise et du dossier n'est pas uniforme mais comporte divers bossages et éléments d'aspects communément
15 désignés par rappels de style. Ces éléments d'aspect confèrent au siège un aspect de sellerie.

Résumé

Un mode de réalisation vise à proposer une coiffe pour
siège de véhicule automobile qui présente un aspect esthétique
20 amélioré.

Un mode de réalisation vise à proposer une coiffe permettant à conférer au siège un aspect de sellerie luxueuse ou haut de gamme.

5 Ainsi, un mode de réalisation prévoit une coiffe pour siège de véhicule automobile comportant au moins une fente, entre une première pièce et une deuxième pièce assemblées entre elles hors de la fente, les première et deuxième pièces étant, au niveau de la fente, assemblées à une troisième pièce.

10 Selon un mode de réalisation, les première et deuxième pièces sont assemblées à la troisième pièce au niveau de leurs bords.

Selon un mode de réalisation, la troisième pièce a une forme allongée plus étroite à ses extrémités longitudinales que dans sa zone médiane.

15 Selon un mode de réalisation, la troisième pièce est en retrait de la face apparente de la coiffe par rapport aux première et deuxième pièces.

Selon un mode de réalisation, les bords des première et deuxième pièces sont repliés au niveau de la fente.

20 Selon un mode de réalisation, la troisième pièce est, au niveau de la fente, plus large que l'écart entre les première et deuxième pièces.

25 Selon un mode de réalisation, les première et deuxième pièces sont en cuir, en peau, en textile, ou en matériaux synthétiques.

Selon un mode de réalisation, la troisième pièce est en cuir, en peau, en textile ou en matériau synthétique.

Selon un mode de réalisation, les première et deuxième pièces sont assemblées à la troisième pièce par coutures.

30 Selon un mode de réalisation, la face interne de la coiffe est recouverte de mousse (6) en totalité ou en partie.

Un mode de réalisation prévoit également un élément de siège pour véhicule automobile comportant une coiffe telle que ci-dessus.

Un mode de réalisation prévoit également un siège pour véhicule automobile comportant un tel élément de siège.

Un mode de réalisation prévoit également un procédé de réalisation d'une coiffe pour siège de véhicule automobile, dans lequel les bords des première et deuxième pièces sont repliés avant assemblage de celles-ci aux bords de la troisième pièce.

Brève description des dessins

Ces caractéristiques et avantages, ainsi que d'autres, seront exposés en détail dans la description suivante de modes de réalisation particuliers faite à titre non limitatif en relation avec les figures jointes parmi lesquelles :

la figure 1 est une vue de face partielle d'un mode de réalisation d'un dossier pour siège de véhicule automobile ;

la figure 2A est une vue schématique en coupe selon la ligne A de la figure 1.

la figure 2B est une vue schématique en coupe selon la ligne B de la figure 1 ; et

la figure 3 est une vue partielle au niveau d'un soufflet réalisé dans la coiffe du dossier de la figure 1.

Description détaillée

Par souci de clarté, seuls les étapes et éléments utiles à la compréhension des modes de réalisation qui vont être décrits ont été représentés et seront détaillés. En particulier, la réalisation des autres éléments du siège et notamment de l'armature et de la matelassure n'a pas été détaillée, les modes de réalisation décrits étant compatibles avec les réalisations usuelles de tels éléments.

Il est à noter que, sur les figures, les éléments structurels et/ou fonctionnels communs aux différents modes de réalisation peuvent présenter les mêmes références et peuvent disposer de propriétés structurelles, dimensionnelles et matérielles identiques.

Dans la description qui suit, lorsque l'on fait référence à des qualificatifs de position absolue, tels que les termes "avant", "arrière", "haut", "bas", "gauche", "droite",

etc., ou relative, tels que les termes "dessus", "dessous", "supérieur", "inférieur", etc., ou à des qualificatifs d'orientation, il est sauf précision contraire fait référence à l'orientation des figures ou à un siège dans sa position normale
5 d'utilisation.

La figure 1 représente de façon schématique et partielle, un dossier 1 de siège pour véhicule automobile surmonté d'un appui tête 2. Cette figure illustre essentiellement l'aspect visible du siège, c'est-à-dire l'aspect extérieur de sa
10 coiffe.

De façon habituelle, la coiffe est constituée de plusieurs pièces cousues entre elles. Dans l'exemple de la figure 1, sept pièces 21 à 27 sont visibles. Il s'agit, par exemple, de pièces en cuir. Toutefois, ce qui sera décrit par la
15 suite en relation avec cet exemple s'applique plus généralement quelle que soit la nature du matériau ou des matériaux constitutifs des pièces de la coiffe.

Les lignes de couture entre les pièces forment le dessin extérieur de la coiffe et lui donne son style. Les pièces
20 peuvent être de différentes couleurs, voire en différents matériaux les unes par rapport aux autres (par exemple en cuir, en simili, en textile, en peau ou en matériau synthétique).

Dans le mode de réalisation de la figure 1, on prévoit de conférer à certaines liaisons entre les pièces, par exemple
25 entre la pièce centrale 23 et les deux pièces adjacentes 22 et 24, un effet de plissé ou de soufflet.

A la différence de lignes de rappel de style constituées par les coutures entre les autres pièces, on prévoit alors une fente 32 entre les deux pièces 22 et 23, respectivement 31 entre les deux pièces 23 et 24, les bords respectifs
30 de ces pièces étant cousues à une pièce additionnelle 41, respectivement 42, en retrait de la surface de la coiffe.

Les figures 2A et 2B sont des vues schématiques en coupe respectivement selon les lignes A et B de la figure 1. La
35 coupe de la figure 2A est prise au milieu de la fente 32 entre

les pièces 23 et 24. La coupe de la figure 2B est prise au niveau de la liaison entre les pièces 23 et 24, hors de la fente 32.

Comme l'illustre ces figures, hors de la fente 32 (figure 2B), on retrouve une couture 51 habituelle entre des pièces assemblées d'une coiffe. Toutefois, au niveau de la fente 32 (figure 2A), les pièces 23 et 24 ne sont pas cousues entre elles mais leurs bords respectifs 232 et 242 sont cousus aux bords 422 et 424 de la pièce intermédiaire 42 formant le fond du soufflet. La pièce 42 est en pratique une pièce allongée, plus étroite à ses extrémités longitudinales que dans sa zone médiane.

Comme il ressort de la coupe de la figure 2A, les bords 232, 242 des pièces 23 et 24 sont repliés sur eux-mêmes au niveau de la fente, de sorte que la couture 422 ou 424 n'est pas visible mais se retrouve sous ces bords, à l'intérieur de la coiffe. Ce repliement est obtenu lors de la couture des pièces 23, 24 et 42 entre elles.

La figure 3 est une représentation schématique représentant un agrandissement de la coiffe au niveau de la fente 32 et faisant ressortir, en pointillés, un exemple de forme de la pièce 42 ainsi que le tracé des coutures réalisées.

Comme il ressort de cette figure, la pièce 42 a de préférence une forme rectangulaire dans la partie centrale de la fente et sa largeur diminue aux extrémités de la fente afin de permettre la fermeture de celle-ci en les coutures 51 des pièces 23 et 24 directement entre elles.

La coiffe ainsi constituée est destinée à recouvrir une matelassure en mousse. Selon un mode de réalisation, la coiffe est enfilée sur la matelassure réalisée séparément.

Selon un autre mode de réalisation, de la mousse 6 (figures 2) est pulvérisée ou injectée à l'intérieur de la coiffe (sur son envers). Dans ce dernier cas, on veillera à ce que la mousse ne rigidifie pas le soufflet et que celui-ci

conserve sa souplesse au niveau de la fente afin de préserver une capacité de déformation.

Un avantage des modes de réalisation qui ont été décrits est qu'il est ainsi possible de conférer à une coiffe de
5 siège un aspect esthétique luxueux.

Un autre avantage est qu'en prévoyant une épaisseur de mousse sur au moins une partie (de préférence la totalité) de la coiffe, on améliore le confort du siège.

Un autre avantage est que cela confère à la coiffe
10 ainsi réalisée une souplesse supplémentaire par rapport à des pièces simplement cousues entre elles. Cet effet est notamment obtenu par le fait que les pièces 42 sont, au niveau des fentes 31 et 32, plus larges que les écarts respectifs entre les pièces 23 et 22, 23 et 24.

On notera que ce qui a été décrit en relation avec un
15 exemple appliqué à un dossier de siège s'applique bien entendu également à une assise, voire à un appui-tête de siège pour véhicule automobile. De plus, les matériaux constitutifs des pièces assemblées pour former la coiffe pourront différer selon
20 les zones du siège.

Divers modes de réalisation ont été décrits. Diverses variantes et modifications apparaîtront à l'homme de l'art. En particulier, les dimensions des fentes réalisées dans un siège pourront varier, la largeur des soufflets pouvant également
25 varier selon les zones du siège. De plus, bien que des assemblages des pièces par couture constituent un mode de réalisation préféré, on pourra prévoir d'assembler les pièces par collage des bords des pièces entre elles, ou par fusion (dans le cas de matières synthétiques). En outre, la mise en oeuvre pratique des
30 modes de réalisation décrits est à la portée de l'homme du métier à partir des indications fonctionnelles données ci-dessus, que ce soit pour les techniques de couture ou pour les techniques de pulvérisation ou d'injection de mousse dans la coiffe.

REVENDICATIONS

1. Coiffe pour siège de véhicule automobile comportant au moins une fente (31, 32), entre une première pièce (23) et une deuxième pièce (22, 24) assemblées entre elles (51) hors de la fente, les première et deuxième pièces étant, au niveau de la fente, assemblées (422, 424) à une troisième pièce (41, 42).

2. Coiffe selon la revendication 1, dans laquelle les première (23) et deuxième (22, 24) pièces sont assemblées (422, 424) à la troisième pièce (41, 42) au niveau de leurs bords.

3. Coiffe selon la revendication 1 ou 2, dans lequel la troisième pièce (41, 42) a une forme allongée plus étroite à ses extrémités longitudinales que dans sa zone médiane.

4. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, dans laquelle la troisième pièce (41, 42) est en retrait de la face apparente de la coiffe par rapport aux première (23) et deuxième (22, 24) pièces.

5. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, dans lequel des bords (232, 242) des première (23) et deuxième (22, 24) pièces sont repliés au niveau de la fente (31, 32).

6. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, dans laquelle la troisième pièce (41, 42) est, au niveau de la fente (31, 32), plus large que l'écart entre les première (23) et deuxième (22, 24) pièces.

7. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, dans laquelle les première (23) et deuxième (22, 24) pièces sont en cuir, en peau, en textile, ou en matériaux synthétiques.

8. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 7, dans laquelle la troisième pièce (41, 42) est en cuir, en peau, en textile ou en matériau synthétique.

9. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 8, dans laquelle les première (23) et deuxième (22, 24) pièces sont assemblées (422, 424) à la troisième pièce (41, 42) par coutures (51, 422, 424).

10. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 9, dans laquelle la face interne de la coiffe est recouverte de mousse (6) en totalité ou en partie.

5 11. Élément de siège pour véhicule automobile comportant une coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 10.

12. Siège pour véhicule automobile comportant un élément de siège selon la revendication 11.

10 13. Procédé de réalisation d'une coiffe pour siège de véhicule automobile selon l'une quelconque des revendications 1 à 10, dans lequel les bords des première (23) et deuxième (22, 24) pièces sont repliés avant assemblage de celles-ci aux bords de la troisième pièce (42).

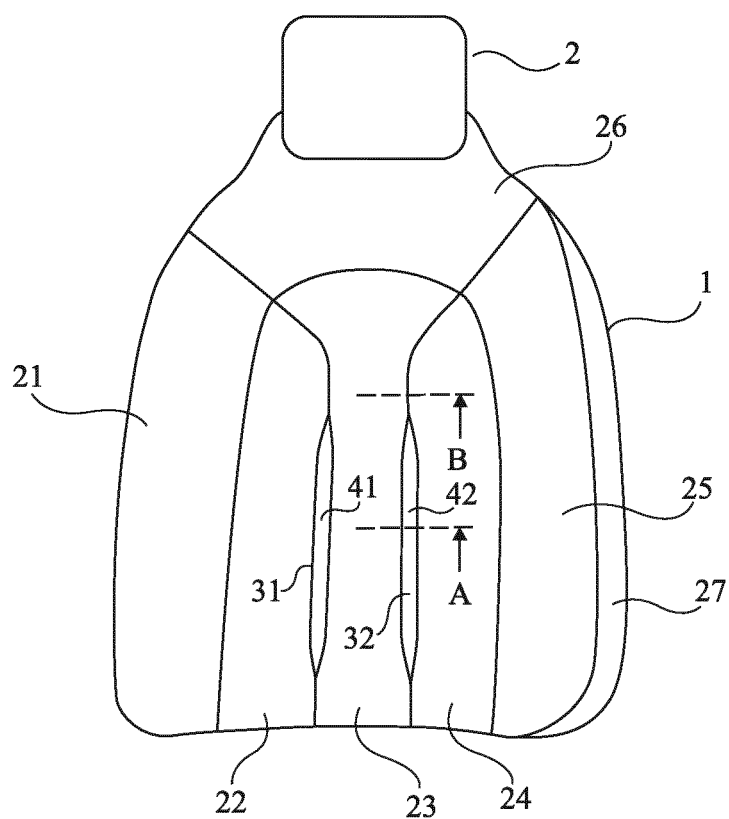


Fig 1

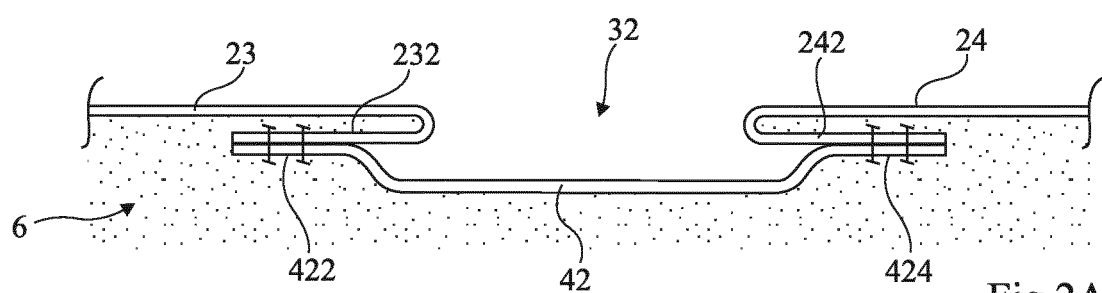


Fig 2A

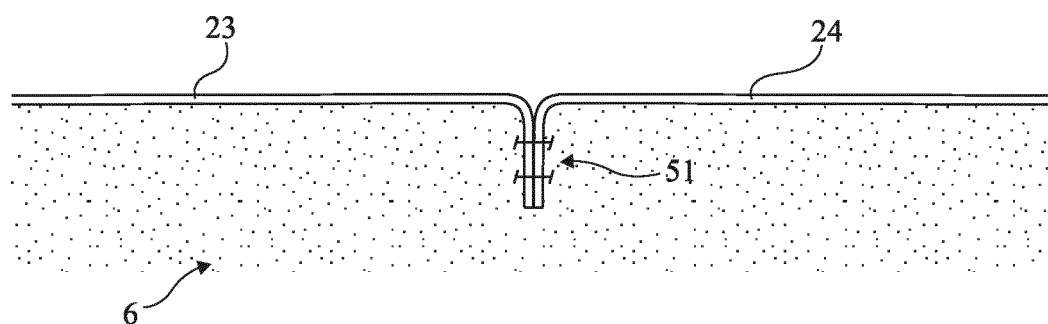


Fig 2B

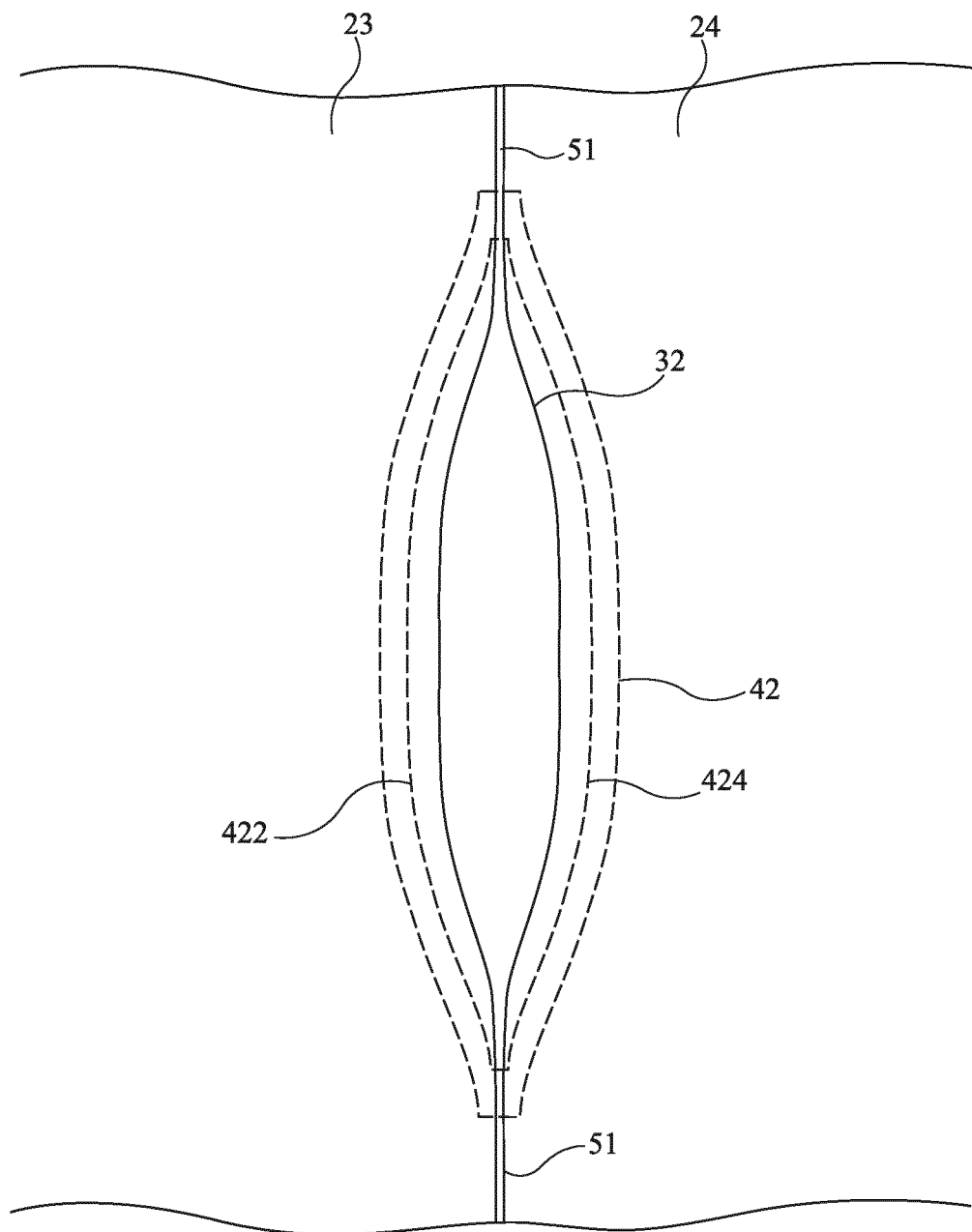


Fig 3



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement national

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

FA 795760
FR 1454332

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	EP 0 926 014 A1 (J C DEZARNAUD [FR]) 30 juin 1999 (1999-06-30) * alinéas [0014] - [0020]; figures 1-3 * -----	1-13	B60N2/58
X	JP H06 86608 U (.) 20 décembre 1994 (1994-12-20) * figures 1-5 * -----	1,2,4,5, 7-13	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B60N
		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
		23 janvier 2015	Lotz, Klaus-Dieter
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

1

EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1454332 FA 795760**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **23-01-2015**

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
EP 0926014	A1	30-06-1999	EP 0926014 A1	30-06-1999
			FR 2772699 A1	25-06-1999

JP H0686608	U	20-12-1994	JP 2574304 Y2	11-06-1998
			JP H0686608 U	20-12-1994
