

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

⑫② Date de dépôt : 6 août 1987.

⑫③ Priorité :

⑫④ Date de la mise à disposition du public de la demande : BOPI « Brevets » n° 6 du 10 février 1989.

⑫⑥ Références à d'autres documents nationaux apparentés :

⑦① Demandeur(s) : Société dite : A. & M. COUSIN ETABLISSEMENTS COUSIN FRERES. — FR.

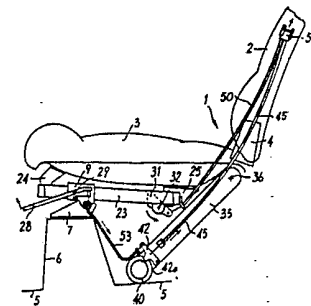
⑦② Inventeur(s) : Yves Pipon ; Georges Droulon.

⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire(s) : Cabinet Madeuf, Conseils en Propriété Industrielle.

⑤④ Mécanisme à mémoire simple comportant un vérin mécanique pour la manœuvre de basculement sur l'avant d'un siège de véhicule.

⑤⑦ Chaque siège avant présente sous l'assise 3 dans son axe médian longitudinal une barrette-crémaillère 23 et un verrou mécanique 42, cette barrette-crémaillère 23 coopérant avec un boîtier 9 articulé sur le plancher 5 du véhicule par l'intermédiaire d'un coffrage 6 et d'une ferrure 7, ce boîtier 9 contenant un organe moteur blocable, l'ensemble avant prémentionné coopérant avec deux bras parallèles 35 articulés, d'une part, à la partie arrière 36 de l'assise et, d'autre part, sur le plancher 5 du véhicule par l'intermédiaire d'un axe 38 portant une mémoire constituée par une bague 40 à encoche 41 coopérant avec un levier 42 muni d'un bec 42a.



Dans les véhicules automobiles actuels, l'équipement en glissières latérales de l'assise d'un siège nécessite la création d'un ensemble complexe et donc coûteux, ce d'autant plus que le coût est double puisque
5 les véhicules comportent tous deux des sièges indépendants à l'avant.

La situation est encore plus grave pour les véhicules à deux portes nécessitant l'emploi de mécanismes compliqués, délicats et donc coûteux pour chaque
10 siège afin de pouvoir les faire basculer vers l'avant du véhicule sur le volant pour livrer passage aux passagers devant s'asseoir sur la banquette arrière du véhicule.

Ce dernier mécanisme doit également être conçu pour permettre une grande sécurité dans le cas d'accident.
15

Actuellement, pour les véhicules automobiles de bas de gamme, il est donc nécessaire de mettre au point des mécanismes ayant des fonctions identiques à celles destinées aux sièges de voitures de luxe mais d'un prix
20 de revient notamment moindre.

On est donc amené à supprimer tout mouvement qui engendre des parties de mécanisme supplémentaires et donc coûteux.

Les recherches récentes du moindre coût font apparaître la nécessité d'un siège basculant pour permettre un passage aisé aux places arrière d'un véhicule à
25 deux portes et donc de prévoir un ensemble dit "à trois points" conçu de façon à réaliser deux points de liaison à l'arrière du siège et un troisième point situé à
30 l'avant du siège et dans son axe longitudinal. Cette solution à trois points assure une bonne sécurité par un bon maintien du siège sur le plancher du véhicule.

Pour éviter, lors du basculement du siège vers l'avant, qu'une partie du mécanisme de positionnement
35 devienne saillante à l'arrière du siège, on est amené à

étudier et employer un petit mécanisme à mémoire devant impérativement demeurer sous l'assise du siège lorsque ce dernier est basculé vers l'avant.

La présente invention a donc pour objet de
5 réaliser un mécanisme à mémoire simple incorporant un vérin mécanique pour la manoeuvre de basculement vers l'avant du siège de véhicule qui comporte un petit boîtier maintenant un arbre solidaire d'une vis à pas réversible, ce petit boîtier étant fixé, par l'inter-
10 médiaire d'un coffrage ou directement sur le plancher de la carrosserie du véhicule dans la zone centrale inférieure du siège tandis qu'une barrette-crémaillère est solidaire du dessous de l'assise du siège sans présenter dans les positions extrêmes du siège de dépassement de ce
15 dernier.

De par l'utilisation d'une vis à pas réversible, il est possible très facilement de réaliser un ensemble de remise en position choisie au préalable soit manuellement soit à l'aide d'un petit moteur.

20 Après cette étude, trois principes se dégagent :

a) retour en position choisie par un ensemble mécanique,

b) retour en position choisie par utilisation de moyens électromécaniques,

25 c) retour en position choisie sous contrôle d'un circuit électronique.

Les deux points de liaison à l'arrière du siège sont réalisés par des bras pivotants de chaque organe de maintien et comportent une mémoire de positionnement.

30 Conformément à l'invention, chaque siège avant présente sous l'assise dans son axe médian longitudinal une barrette-crémaillère, et un verrou mécanique, cette barrette-crémaillère coopérant avec un boîtier articulé sur le plancher du véhicule par l'intermédiaire d'un
35 coffrage et d'une ferrure, ce boîtier contenant un organe

moteur blocable, l'ensemble avant prémentionné coopérant avec deux bras parallèles articulés, d'une part, à la partie arrière de l'assise et, d'autre part, sur le plancher du véhicule par l'intermédiaire d'un axe portant
5 une mémoire constituée par une bague à encoche coopérant avec un levier muni d'un bec, l'ensemble verrou, mémoire mécanique et mémoire constituée par la bague, l'encoche et le bec du levier étant commandé par un organe unique relié aux différentes mémoires par des câbles Bowden.

10 Suivant une autre caractéristique de l'invention, dans le boîtier est montée une vis sans fin réversible roulant dans la barrette-crémaillère, cette vis sans fin montée sur un arbre reposant dans des paliers du boîtier étant bloquée normalement par un sabot soumis à l'action
15 d'un levier maintenu en position de blocage de la vis sans fin par un ressort.

Diverses autres caractéristiques de l'invention ressortent d'ailleurs de la description détaillée qui suit.

20 Des formes de réalisation de l'objet de l'invention sont représentées, à titre d'exemples non limitatifs, aux dessins annexés.

La fig. 1 est une élévation latérale schématique du siège équipé d'un mécanisme à mémoire simple comportant un vérin mécanique pour la manoeuvre de basculement
25 vers l'avant d'un siège de véhicule à deux portes.

La fig. 2 est une élévation partielle à plus grande échelle de la barrette-crémaillère centrale équipée de la vis réversible avec son organe de blocage.

30 La fig. 3 est une coupe suivant la ligne III-III de la fig. 2.

La fig. 4 est un plan correspondant à la fig. 2.

La fig. 5 est une élévation latérale, à plus grande échelle, de la partie inférieure d'un des bras
35 supportant l'arrière du siège.

La fig. 6 est une coupe suivant la ligne VI-VI de la fig. 5.

La fig. 7 est une élévation latérale schématique du siège basculé vers l'avant vers le volant pour permettre le passage des passagers à l'arrière du véhicule.

La fig. 8 est une élévation latérale schématique d'une deuxième forme de réalisation du siège équipé d'un mécanisme à mémoire simple mais à commande électromagnétique.

La fig. 8a est une vue, à plus grande échelle, de la partie supérieure de la fig. 8.

La fig. 9 est une élévation latérale, à plus grande échelle, de la partie inférieure d'un des bras maintenant l'arrière du siège et représentant le mécanisme à mémoire.

La fig. 10 est une coupe suivant la ligne X-X de la fig. 9.

La fig. 11 montre le siège en position basculée vers l'avant pour le passage d'un passager vers la banquette arrière du véhicule à deux portes.

La fig. 12 est une élévation latérale schématique d'un siège muni du mécanisme à mémoire simple comportant une commande électronique.

La fig. 12a est une vue, à plus grande échelle, de la partie supérieure de la fig. 12.

La fig. 13 est une élévation latérale schématique du siège de la fig. 12 basculé vers l'avant pour permettre le passage d'un passager vers la banquette arrière d'un véhicule à deux portes.

La fig. 14 est une élévation schématique d'une variante de réalisation du mécanisme à mémoire simple, la partie inférieure de la ferrure d'articulation faisant partie intégrante des bras de pivotement.

La fig. 15 est une élévation schématique d'une variante de réalisation du mécanisme à mémoire munie d'une ferrure d'articulation.

Les fig. 16 et 17 sont des vues orthogonales partielles de la partie inférieure latérale de la commande du siège de la fig. 15.

La fig. 18 est une élévation schématique d'une variante de réalisation du mécanisme à mémoire de la fig. 15.

Les fig. 19 et 20 sont des vues orthogonales partielles de la partie inférieure latérale du siège de la fig. 18.

A la fig. 1, on a représenté schématiquement un siège 1 destiné à être monté à l'avant d'un véhicule à deux portes soit à la place du conducteur, soit à la place du passager puisque les deux sièges avant doivent basculer totalement vers l'avant pour dégager le passage à droite et à gauche du véhicule permettant ainsi aux passagers des places arrière soit de s'asseoir sur la banquette arrière soit de sortir du véhicule.

Le siège 1 comporte un dossier 2 et une assise 3 d'un type connu et qui ne nécessite aucune description.

La liaison entre l'assise 3 et le dossier 2 se fait à l'aide d'au moins un mécanisme d'articulation 4 permettant le réglage de l'inclinaison du dossier 2 par rapport à l'assise 3 comme cela est maintenant bien connu. Ces mécanismes de réglage de l'inclinaison du dossier 2 sont de types connus et désignés ci-après par l'expression "ferrure d'articulation".

Comme on peut le voir à la fig. 1, le plancher 5 de la carrosserie du véhicule comporte un coffrage 6 débordant verticalement placé sur l'avant et qui supporte une ferrure 7 qui est placée de façon à se trouver dans l'axe médian longitudinal du siège 1. La ferrure 7 porte un axe 8 autour duquel peut tourner un boîtier 9 (voir

fig. 2, 3 et 4) qui contient intérieurement un arbre 10 sur lequel est montée une vis sans fin réversible 11.

Cette vis sans fin 11 qui peut être freinée par l'intermédiaire d'un sabot 12 peut tourner sur un axe 13
5 solidaire du boîtier 9. Le sabot 12 est maintenu en place par un levier 14 articulé sur l'arbre 10 contenu dans le boîtier 9, et un axe 15, fixé dans la zone centrale du levier 14, appuie normalement contre un prolongement 16 du sabot 12 qui présente, derrière ce prolongement 16, un
10 évidemment 17 produisant l'effet de blocage par came.

Finalement, un ressort 18, fixé par son extrémité 18a sur le boîtier 9 maintenu par enroulement sur un axe 20 solidaire du boîtier 9, appuie par son extrémité 18b dans une encoche 14a sur le levier 14 en bloquant ainsi,
15 par l'intermédiaire du sabot 12, la vis sans fin réversible 11. Cette dernière coopère avec une barrette-crémaillère 23 pouvant coulisser à l'intérieur du boîtier 9 de façon que la vis sans fin réversible engrène avec les ouvertures 23a prévues sur la face verticale de la
20 barrette-crémaillère 23.

Comme la barrette 23 est fixée par l'intermédiaire d'une potence 24 sous l'extrémité avant de l'assise 3 et par une équerre 25 sous l'extrémité arrière de l'assise 3, il est donc possible, lorsque la vis sans
25 fin réversible 11 est libérée du sabot 12, de faire coulisser la barrette-crémaillère 23 soit vers l'avant (flèche F_1 , fig. 1) soit vers l'arrière (flèche F_2 , fig. 1). Tant la potence 24 que l'équerre 25 sont disposées dans l'axe médian longitudinal du siège 1.

30 La libération du sabot 12, par l'intermédiaire du pivotement dans le sens de la flèche F_3 (fig. 3) du levier 14 contre l'action du ressort 18 s'effectue habituellement par un levier 28 monté pivotant sur un axe 29 solidaire du boîtier 9 (voir fig. 1).

35

Il y a lieu également de remarquer un verrou 31 escamotable articulé sur un axe 32, solidaire du prolongement inférieur de l'équerre 25, qui a pour but de permettre une utilisation normale du siège, au-delà de cette butée, la course utilisable n'est plus admissible et n'est utilisée que pour le basculement complet vers l'avant pour permettre le passage aux utilisateurs des sièges arrière.

Dans le cas de la fig. 1, la zone arrière de l'assise 3 du siège 1 est maintenue de chaque côté par des bras 35 articulés à leur partie supérieure 36 sur un axe solidaire du dessous de l'assise 3 et à leur partie inférieure chacun sur un axe 38 portant par l'intermédiaire d'une collerette 39, une bague 40 présentant une encoche 41 destinée à coopérer avec un levier 42 pivotant autour d'un axe 43 solidaire du bras 35 le levier 42 présentant un bec 42a pénétrant normalement dans l'encoche 41 pour verrouiller chaque bras 35 en position inclinée comme représenté à la fig. 5. Ainsi, la position normale du siège est mémorisée et bloquée mais il est possible, à l'aide d'une commande mécanique constituée par un câble Bowden 45, de déverrouiller le levier 42 et de dégager ainsi le bec 42a de l'encoche 41 permettant, de ce fait, la rotation aisée mais contrôlée de chaque bras 35 puisque cette rotation est soumise à la pression du ressort 46 agissant par pression sur la bague 40, ce ressort 46 étant centré sur l'axe 38 (voir fig. 6).

De même, le verrou 31 est commandé par un câble Bowden 50 relié à la commande unique 51 placée à la partie supérieure du dossier 2 (voir fig. 1).

Le mouvement de pivotement du levier 42 provoque, par l'intermédiaire du câble Bowden 53, le dégagement du sabot 12 par pivotement du levier 14 contre l'action du ressort 18 comme cela est représenté aux fig. 3 et 7.

Ainsi, la vis sans fin réversible 11 se trouve libérée en même temps que les bras 35 et on peut très aisément, du fait que le verrou pivotant 31 est également dégagé, faire pivoter vers l'avant, dans le sens de la flèche F₇ (fig. 7) le siège afin de permettre aux personnes désirant pénétrer à l'arrière du véhicule à deux portes ou désirant en sortir de passer aisément sans être gênées ni par l'assise ni par le dossier du siège considéré.

10 Lorsque l'on désire ramener le siège 1 de la position de la fig. 7 à celle de la fig. 1, il suffit de basculer le siège vers l'arrière, les bras 35 reprenant leur position première, les leviers 42 verrouillant les bras 35 en position assise du siège et la barrette-
15 crémaillère 23 reprenant sa place.

A ce moment, le sabot 12 bloque de nouveau la vis sans fin réversible 11 : le siège est donc parfaitement verrouillé et sécurisé. Simultanément le verrou 31 reprend sa place pour limiter la course normale d'utili-
20 sation.

On peut donc fixer sur ce siège d'une manière connue en soi la ceinture de sécurité.

L'ensemble des pièces mobiles barrette-
25 crémaillère 23, bras 35 et les articulations coopérantes est calculé et prévu pour maintenir le siège en position correcte en cas de chocs avant-arrière ou latéraux de façon à assurer la sécurité du ou des passagers.

Le retour en position d'utilisation se fait rapidement par le simple poids du siège 1.

30 Aux fig. 8 à 11, le dispositif de pivotement du siège 1 comporte les mêmes références puisque les organes sont strictement les mêmes mais le boîtier 9 contient un moteur électrique qui entraîne en rotation la vis sans fin réversible 11. L'alimentation du moteur (non représenté) se fait à travers des conducteurs 60, cette
35

alimentation étant contrôlée par deux micro-interrupteurs 61, 62 (voir fig. 8a) placés à la partie supérieure du dossier 2 et, de ce fait, lorsqu'en manoeuvrant le levier 63 correspondant à la commande unique 51 de la fig. 1
5 vers le bas c'est-à-dire dans le sens de la flèche F_8 (fig. 8a) on ferme par l'intermédiaire du micro-interrupteur l'alimentation du moteur contenu dans le boîtier 9, ce qui a pour effet, comme dans le cas précédent, de faire pivoter le siège dans le sens de la flèche
10 F_{11} (voir fig. 11). En même temps, le déverrouillage du levier 42 provoque la fermeture du micro-interrupteur 64 contrôlant également le circuit d'alimentation du moteur du boîtier 9 (fig. 11); le verrou de positionnement 31 se retire sans l'action du câble 50.

15 Lorsque l'on désire rétablir la position normale du siège représentée à la fig. 8, l'inversion du pivotement du levier 63 provoque par l'intermédiaire du micro-interrupteur 62 l'alimentation du moteur contenu dans le boîtier 9 mais en sens inverse et lorsque le siège a
20 repris sa position première comme expliqué dans le cas des fig. 1 à 7, l'alimentation du moteur du boîtier 9 est coupée puisque le micro-interrupteur 64, coopérant avec le levier 42, ouvre le circuit d'alimentation de ce moteur c'est-à-dire au moment où le bec 42a du levier 42
25 pénètre dans l'encoche 41 de la bague 40 (position représentée à la fig. 8). A ce moment, les organes sus-décrits du siège ont repris leur position d'origine et le siège a retrouvé la position choisie au préalable. Un nouveau réglage pour un autre utilisateur se fait par
30 l'action entreprise sur le bouton 100 qui commande le moteur par l'intermédiaire des fils 60.

En ce qui concerne la réalisation des fig. 12, 12a et 13, il est prévu en haut du dossier 2 (voir fig. 12 et 12a) un interrupteur inverseur 70 qui permet
35 l'alimentation du moteur du boîtier 9 comme expliqué.

précédemment dans le cas des fig. 9 à 11 mais comme le circuit électrique 71 d'alimentation de ce moteur électrique passe à travers une carte électronique 72 pouvant comporter une mémoire ; l'ensemble des opérations se fait
5 automatiquement et il suffit simplement d'inverser l'interrupteur 71 pour obtenir d'abord le pivotement vers l'avant du siège (voir fig. 13) ou au contraire ramener ce siège à sa position normale (voir fig. 12).

La carte électronique 72 lorsqu'elle comporte une
10 mémoire permet de limiter la course utile de la barrette-crémaillère 23 et cette carte électronique 72 comporte un interrupteur 72a permettant de modifier le contenu de la mémoire afin d'obtenir un réglage longitudinal du siège suivant la volonté de son occupant.

15 Dans le cas des fig. 12 et 13, il est possible que l'interrupteur inverseur 70 ainsi que l'interrupteur de mémoire 72a soient placés à différents endroits de l'habitacle de la voiture afin de faciliter la manipulation du siège considéré soit par les passagers assis à
20 l'arrière du véhicule, soit pour le conducteur ou le passager assis à l'avant du véhicule.

Il y a lieu de remarquer également que, dans le cas de la fig. 8, il est possible de remplacer dans la barrette-crémaillère 23 le verrou pivotant 31 par deux
25 interrupteurs de fin de course, ces interrupteurs de fin de course pouvant être déplacés manuellement. Un interrupteur de fin de course arrière 101 est représenté à la fig. 8, le même interrupteur se trouvant normalement sous l'avant de l'assise 3 du siège.

30 Dans le cas de la fig. 14, la partie avant du mécanisme à mémoire simple est identique aux cas précédents et ces mêmes éléments portent donc les mêmes références.

En ce qui concerne les bras arrière 35 comportant
35 toujours chacun la mémoire de positionnement constituée

par la bague 40, son encoche 41 et le levier 42 à bec 42a, sont fixés à leur partie supérieure directement sur l'axe d'articulation du dispositif de réglage de l'inclinaison du dossier 2 (ferrure d'articulation) par rapport à l'assise 3 c'est-à-dire que chaque levier 35 est solidaire de la ferrure fixe d'assise de l'articulation assise-dossier ce qui fait que la courbe C14 de déplacement du point central des bras 35 a une forme circulaire plus évoluée permettant ainsi de passer d'un angle de sensiblement 29° dans le cas des fig. 1 à 13 pour le pivotement de l'ensemble du siège à un angle de presque 50° dans le cas de la fig. 14. Ce phénomène est dû uniquement au fait de la compensation des valeurs angulaires des points de fixation du chariot 9 par rapport aux bras 35 ainsi que de la liaison bras 35 avec les ferrures de l'élément fixe de l'articulation assise-dossier. Le réglage pour le choix des positions pour chacun des utilisateurs s'obtient par l'intervention sur le bouton 72a (voir fig. 12).

A la fig. 15, le plancher 200 porte, comme déjà indiqué précédemment, dans la zone avant un coffrage 206 sur lequel vient se fixer dans l'axe longitudinal médian du siège une pièce 201 affectant la forme d'un flasque en coeur percé d'une fenêtre courbe 202 présentant d'abord un parcours montant 202a puis dans la partie avant un parcours descendant 202b. Un verrou 203 est monté pivotant sur un axe 204 et est relié par un câble Bowden 205 au levier 42. L'assise 3 du siège 1 porte, à sa partie inférieure, une équerre 207, à la partie inférieure de laquelle est fixé un axe 208 pouvant se déplacer dans la fenêtre courbe 202. Derrière le coffrage 206 est monté un support 209 portant le flasque fixe 210 d'une ferrure d'articulation dont le flasque mobile 211 est solidaire d'un bras 212 (voir fig. 16 et 17). Le flasque mobile 211, le bras 212 et une bague mémoire 213, identique à la

bague 40, sont reliés rigidement les uns aux autres par un axe 214 (voir fig. 16).

La bague 213 porte une encoche 215 identique à l'encoche 41 précédente. Le levier 212 porte également le levier 42 avec sa commande par câble Bowden 45.

Comme dans le cas précédent des fig. 1 à 13, les deux bras arrière 212 sont montés sur un axe commun 220. La ferrure d'articulation constituée par les flasques fixes 210 et 211 est commandée en rotation par un moteur non représenté et il y a lieu d'indiquer que, pour chaque siège, il peut y avoir une seule ferrure d'articulation ou deux ferrures d'articulation placées sur l'un ou sur les deux bras 212 à leur partie inférieure. L'assise 3 et le dossier 2 sont reliés l'un à l'autre par une autre ferrure d'articulation 221 permettant le réglage en inclinaison du dossier 2 par rapport à l'assise 3 du siège 1. On a indiqué schématiquement par le trait T1 l'ouverture de la carrosserie normalement fermée par la portière et VL désigne le volant du véhicule.

Comme cela est très visible à la fig. 15, lorsque l'on désire faire passer le siège de la position représentée en traits pleins à cette figure, position dans laquelle le siège peut être utilisé par le conducteur ou le passager, dans la position de dégagement total, position en traits interrompus en A₁₀ (fig. 15), on est amené comme dans les cas précédents à manoeuvrer le bouton 225 vers le haut (flèche F₁₅, fig. 15) ce qui a pour effet, d'une part, de déverrouiller le levier 42 et, d'autre part, d'abaisser simultanément le verrou 203 dans le sens de la flèche F₁₆ (fig. 15).

Cette manoeuvre provoque également par un circuit non représenté l'alimentation du moteur d'entraînement de la ou des ferrures d'articulation 210, 211 entraînant ainsi en rotation les bras 215 vers l'avant et le déplacement de l'axe 208 dans la fenêtre courbe 201 d'abord

dans la partie 202a puis ensuite dans la partie descendante 202b pour amener cet axe 208 dans la position inférieure 208a (voir fig. 15).

Ainsi, le siège dégage complètement l'espace
5 nécessaire aux passagers pour pénétrer à l'intérieur de la partie arrière du véhicule à deux portes considéré.

En manoeuvrant le bouton 225 dans le sens inverse de la flèche F_{15} et sous l'action du moteur d'entraînement de la ou des ferrures d'articulation 210, 211, on
10 peut ramener le siège de sa position A_{10} à sa position normale représentée en traits pleins à la fig. 15.

Cependant afin de permettre un réglage aisé de l'assiette du siège 3, il est possible également, à l'aide du levier 230 placé sur l'un des côtés du siège,
15 par exemple entre les deux sièges avant, levier tournant autour d'un axe 231, de commander par l'intermédiaire d'un câble Bowden 232 un petit levier 233 qui provoque l'alimentation du moteur électrique d'entraînement de la ou des ferrures d'articulation 210, 211 et ainsi de faire
20 pivoter d'un certain angle les bras 212 avec coulissement de l'axe 208 dans la partie supérieure 202a de la fenêtre courbe 202 et d'obtenir une position de l'assise convenable pour le passager ou le conducteur.

Le relâchement du levier 230 provoque l'arrêt de
25 l'alimentation du moteur de commande de la ou des ferrures d'articulation précitées et, de ce fait, le blocage de celles-ci dans la position choisie.

Ce mouvement est de toute façon limité par le verrou 203 car au maximum l'axe 208 peut arriver lors du
30 réglage de l'assiette de l'assise du siège en position 208b (voir fig. 15).

L'axe 208 est en général réalisé en un métal gras ou en une matière plastique grasse facilitant le déplacement de cet axe dans la fenêtre courbe 202 qui peut
35 comporter, surtout sur son pourtour inférieur, des lèvres

débordantes facilitant, d'une part, le bon guidage de l'axe 208 et, d'autre part, son coulissement harmonieux continu et sans à-coup.

5 A la fig. 18, le plancher 250 du véhicule porte comme déjà indiqué précédemment dans la zone avant un coffrage 251 au sommet duquel est fixée une équerre 252 portant un axe 253 qui pénètre à travers une fenêtre 300 en V percée dans un flasque 254 solidaire du dessous de l'assise 255 du siège 256 dont le dossier est désigné par
10 257. Les branches 300a et 300b du V sont inégales, l'une 300a étant légèrement courbe et l'autre 300b étant rectiligne.

Comme précédemment le dossier 252 est articulé sur l'assise 255 par une ferrure d'articulation 4.
15 L'arrière du siège est maintenu par deux bras 258 articulés à leur partie supérieure sur un axe 259 et à leur partie inférieure chacun sur une ferrure d'articulation 260 qui peut être une articulation à blocage par crans c'est-à-dire avec des grains coulissants ou une articula-
20 tion micrométrique continue motorisée.

Les autres organes permettant le débattement du siège étant identiques à ceux de la fig. 15 portent les mêmes références.

Le fonctionnement de ce mécanisme de siège est
25 identique à celui de la fig. 15 mais le verrou 261 qui est placé en face du fond de la fenêtre 300 en V entre les deux branches de celui-ci permet dans la branche avant 300a le réglage longitudinal du siège 256 et, lorsque le verrou 261 est effacé sous l'action de la
30 commande 255, l'axe 253 peut se déplacer dans la branche 300b de la fenêtre 300 en V pour faire basculer le siège complètement sur l'avant contre le volant V afin de dégager un espace suffisant pour permettre l'entrée ou la
sortie du ou des passagers assis sur la banquette arrière
35 du véhicule considéré.

Il est rappelé cependant que les ferrures d'articulation 233 (voir fig. 15) peuvent également être des articulations à blocage par crans ou grains coulissants ou micrométriques continues motorisées

REVENDEICATIONS

1 - Mécanisme à mémoire simple comportant un vérin mécanique pour la manoeuvre de basculement sur l'avant d'un siège de véhicule, plus spécialement pour
5 des véhicules à deux portes comportant des places ar-
rière, caractérisé en ce que chaque siège avant présente
sous l'assise (3) dans son axe médian longitudinal une
barrette-crémaillère (23) et un verrou mécanique (42),
cette barrette-crémaillère (23) coopérant avec un boîtier
10 (9) articulé sur le plancher (5) du véhicule par l'inter-
médiaire d'un coffrage (6) et d'une ferrure (7), ce
boîtier (9) contenant un organe moteur blocable, l'ensem-
ble avant prémentionné coopérant avec deux bras parallè-
les (35) articulés, d'une part, à la partie arrière (36)
15 de l'assise et, d'autre part, sur le plancher (5) du
véhicule par l'intermédiaire d'un axe (38) portant une
mémoire constituée par une bague (40) à encoche (41)
coopérant avec un levier (42) muni d'un bec (42a),
l'ensemble verrou (31), mémoire mécanique (30) et mémoire
20 constituée par la bague (40), l'encoche (41) et le bec
(42a) du levier (42) étant commandé par un organe unique
(51) relié aux différentes mémoires par des câbles Bowden
(45, 50).

2 - Mécanisme suivant la revendication 1, carac-
25 térisé en ce que dans le boîtier (9) est montée une vis
sans fin réversible (11) roulant dans la barrette-
crémaillère (23), cette vis sans fin montée sur un arbre
(10) reposant dans des paliers du boîtier (9) étant
bloquée normalement par un sabot (12) soumis à l'action
30 d'un levier (14) maintenu en position de blocage de la
vis sans fin (11) par un ressort (18).

3 - Mécanisme suivant l'une des revendications 1
et 2, caractérisé en ce qu'il est prévu un moteur élec-
trique commandant la rotation de la vis sans fin réversi-
35 ble (11), l'alimentation de ce moteur étant assurée par

un levier (63) auquel sont accouplées les extrémités des câbles Bowden (45, 50) commandant le verrou (31) et le levier (42).

4 - Mécanisme suivant la revendication 1, caractérisé en ce que le moteur entraînant la vis sans fin réversible (11) du boîtier (9) est soumis au contrôle d'une carte électronique (72) à mémoire permettant à l'aide d'un interrupteur inverseur (70) les mouvements d'arrière en avant et d'avant en arrière du siège considéré.

5 - Mécanisme suivant la revendication 1, caractérisé en ce que le point d'articulation supérieur (36) des bras (35) est le même que l'axe d'articulation de mécanisme de ferrure d'articulation du dossier (2) par rapport à l'assise (3) du siège de façon à amener le siège dans une position très proche du volant V1 lors du mouvement vers l'avant de ce siège (1), afin de dégager un espace important pour le passage des passagers vers les sièges arrière du véhicule ; la commande de la vis sans fin réversible (11) du chariot (9) pouvant être manuelle ou motorisée.

6 - Mécanisme suivant la revendication 1, caractérisé en ce que les bras (212) sont articulés à leur partie inférieure sur des ferrures d'articulation à commande motrice et il est prévu dans la zone centrale de l'axe médian longitudinal de l'assise (3) du siège (1) une équerre (207) portant à sa partie inférieure un axe (208) qui se déplace dans une fenêtre courbe (202) percée dans une pièce (201) en forme de coeur, cette pièce (201) étant montée sur un support solidaire d'un coffrage (206) du plancher (200) du véhicule de façon à amener le siège d'une position normale à une position pivotée totalement vers l'avant A₁₀ pour dégager l'espace permettant l'entrée et la sortie des passagers arrière des sièges du véhicule puis il est prévu un verrou pivotant (203).

limitant dans la partie supérieure (202a) de la fenêtre
courbe (202) le déplacement longitudinal du siège consi-
déré sans risque de pivotement intempestif de l'axe (208)
dans la partie inférieure (202b) de la fenêtre (202),
5 l'ensemble de commande du siège étant réalisé, pour le
pivotement total, à l'aide d'un bouton de manoeuvre (225)
commandant par un câble Bowden (45) le levier (42) de la
mémoire mécanique, position assise position pivotée du
siège pour le dégagement et simultanément par un câble
10 Bowden (205) le dégagement du verrou (203) ; puis le
réglage de l'assiette de l'assise (3) du siège étant
prévu par l'intermédiaire d'un câble Bowden (232) à
partir d'un levier de manoeuvre (230) afin d'assurer la
rotation à l'aide d'un organe moteur de la ou des
15 ferrures d'articulation (210, 211).

7 - Mécanisme suivant la revendication 6, carac-
térisé en ce que le plancher (250) du véhicule porte un
coffrage (251) sous la zone avant du siège considéré
(256), ce coffrage maintenant à sa partie supérieure une
20 équerre (252) supportant un axe (253) pouvant se déplacer
dans les branches (300a, 300b) d'une fenêtre (300) percée
dans un flasque (254) solidaire du dessous de l'assise
(255) du siège (256), le fond de la fenêtre (300) en V à
branches inégales courbe et rectiligne (300a, 300b) étant
25 normalement occupé par le verrou mobile (261) commandé
par l'intermédiaire d'un câble Bowden (306) solidaire de
la commande générale (225).

VI
FIG. 5

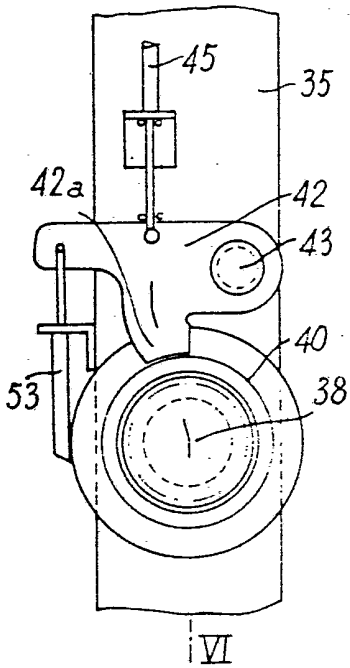


FIG. 6

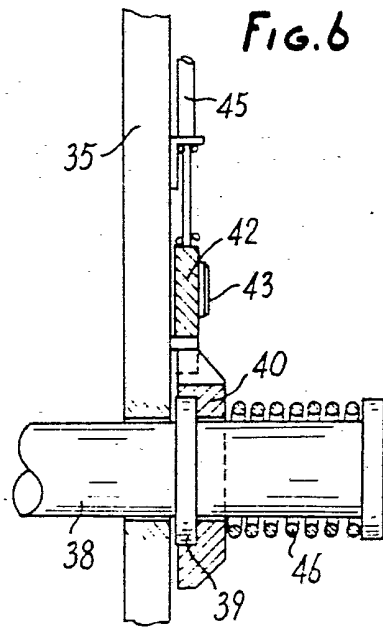


FIG. 1

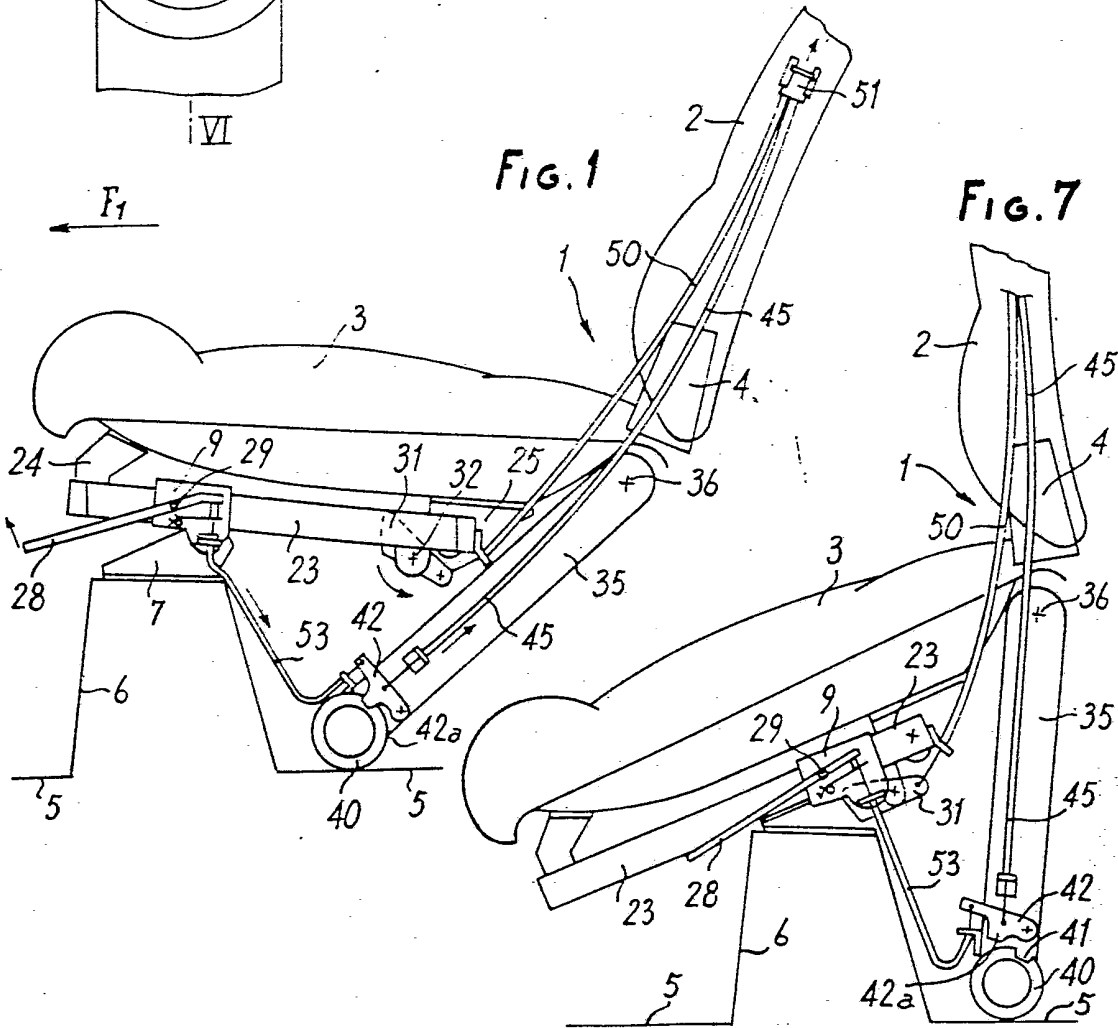
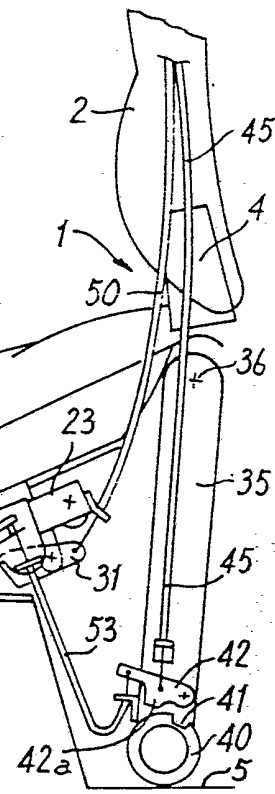


FIG. 7



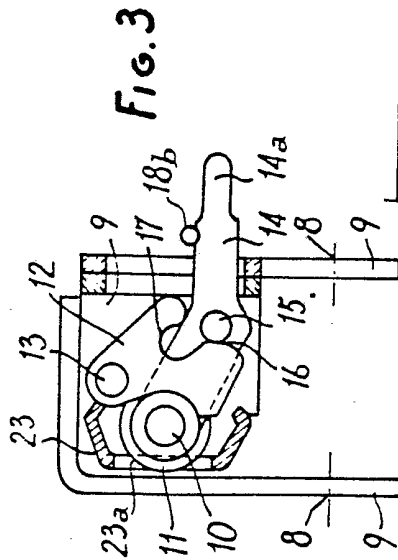
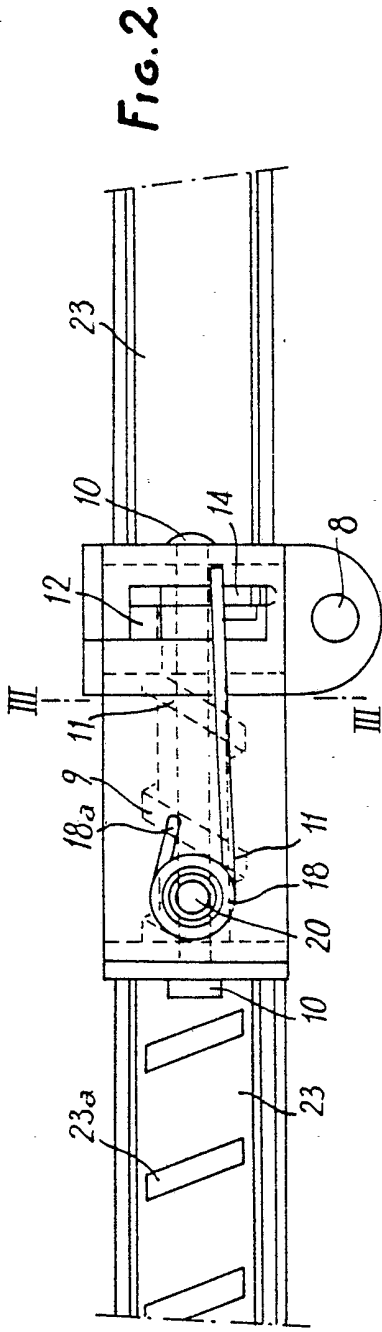
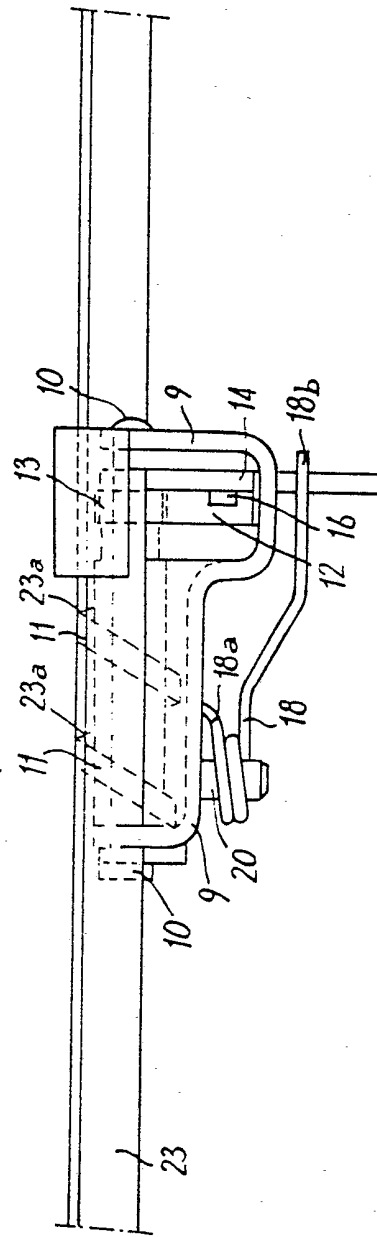
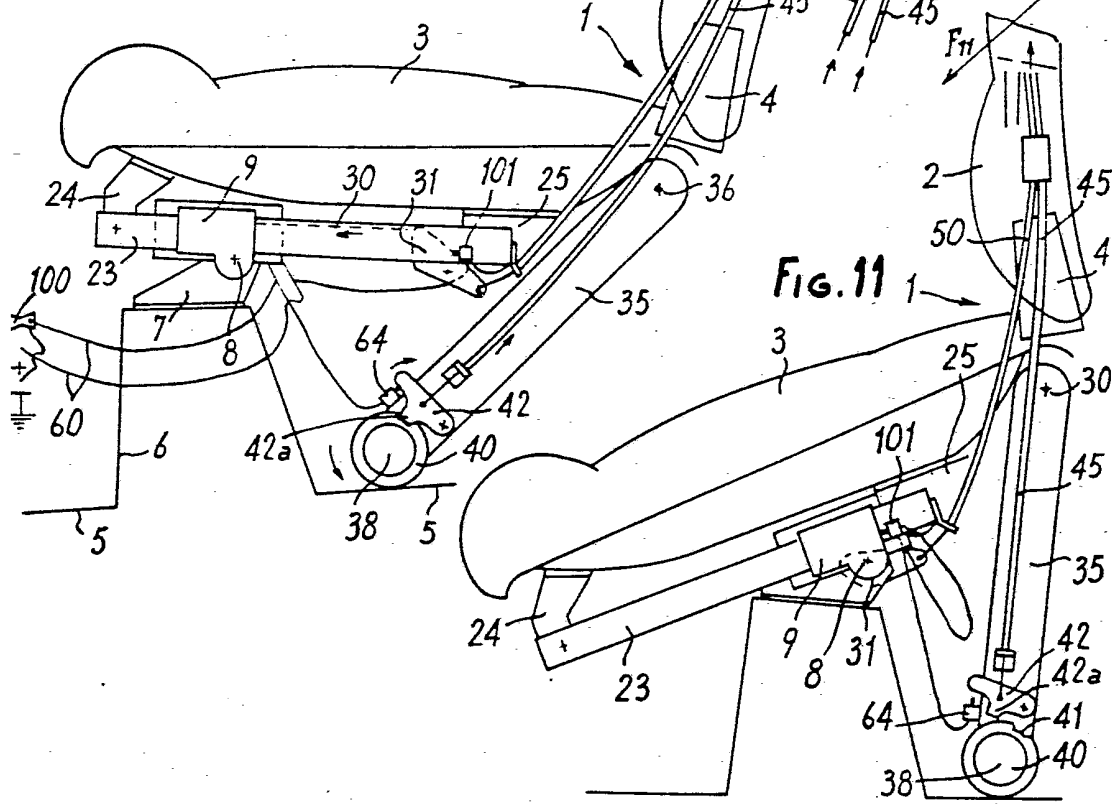
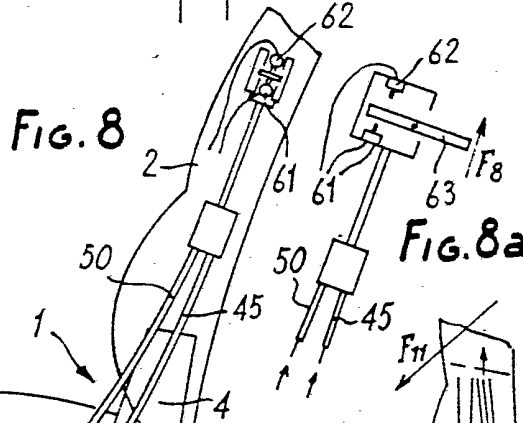
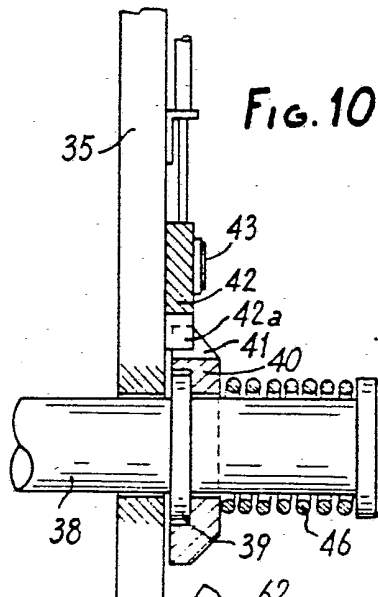
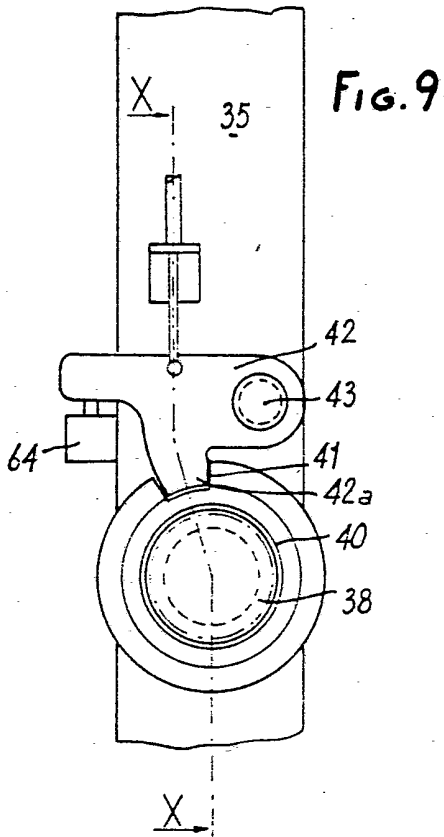


Fig. 4



3/7



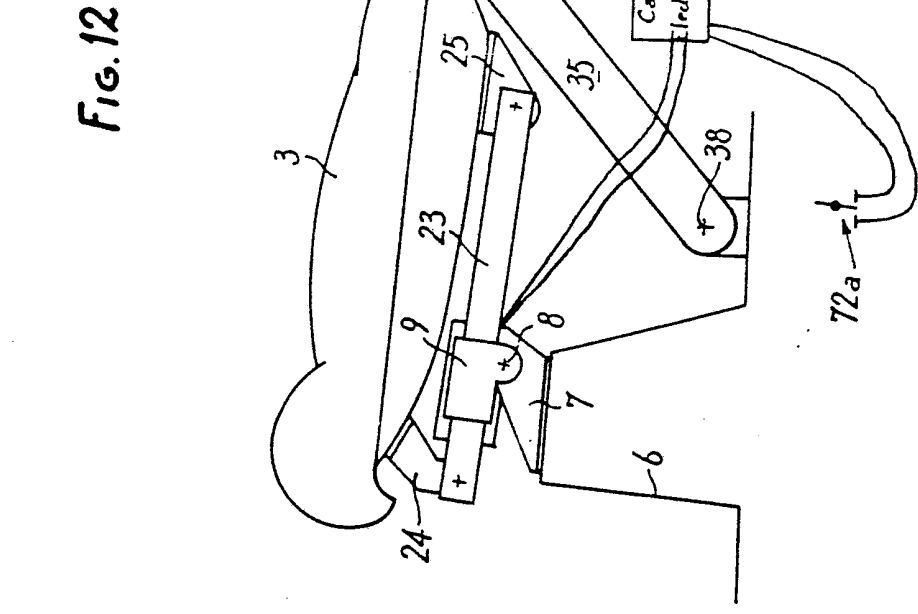
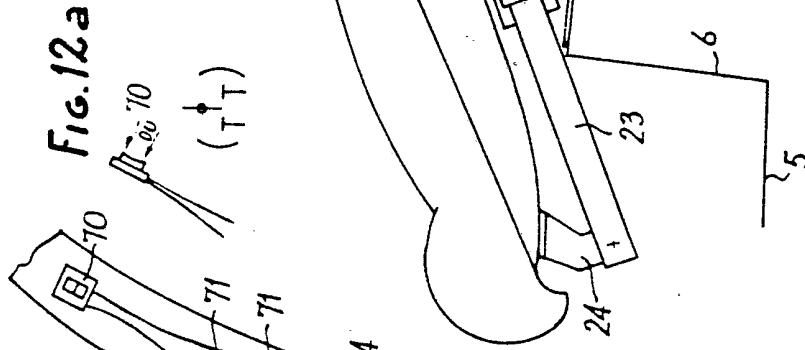
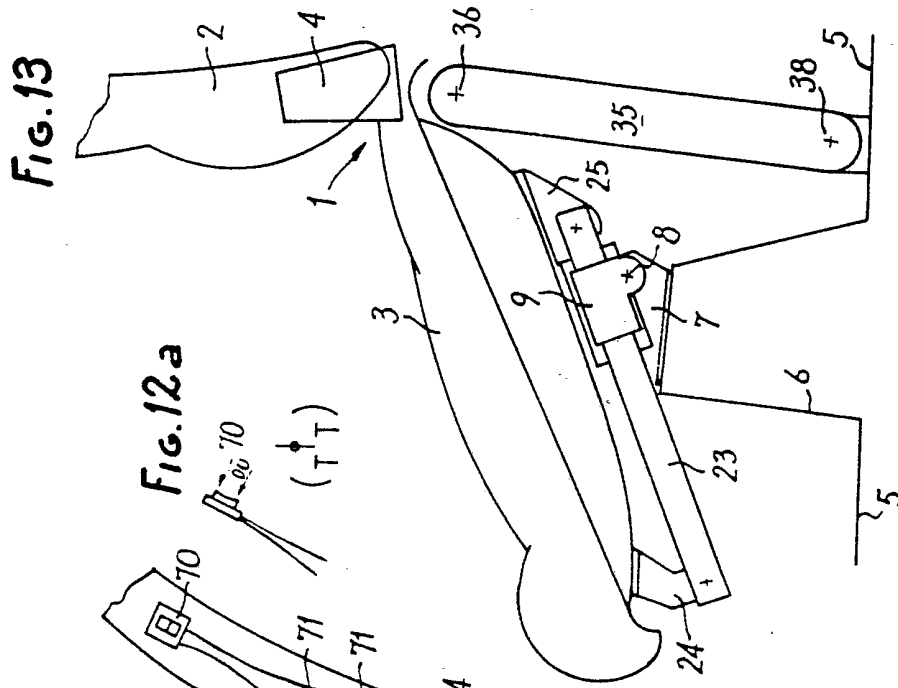


FIG. 15

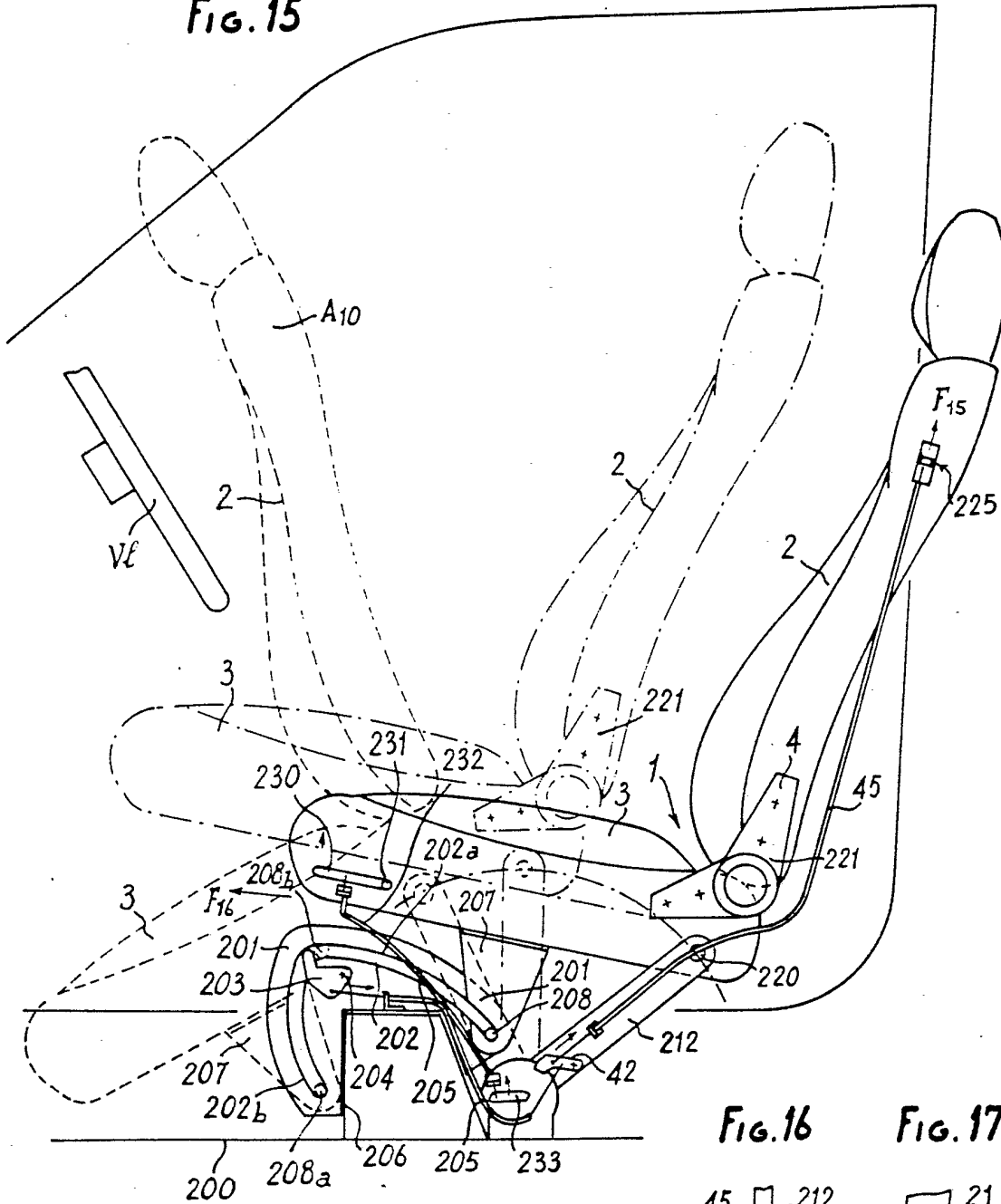


FIG. 16

FIG. 17

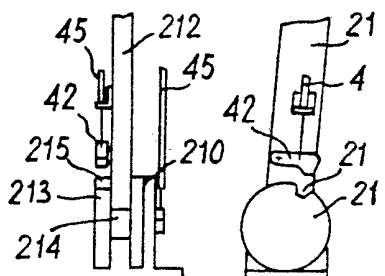


FIG. 18

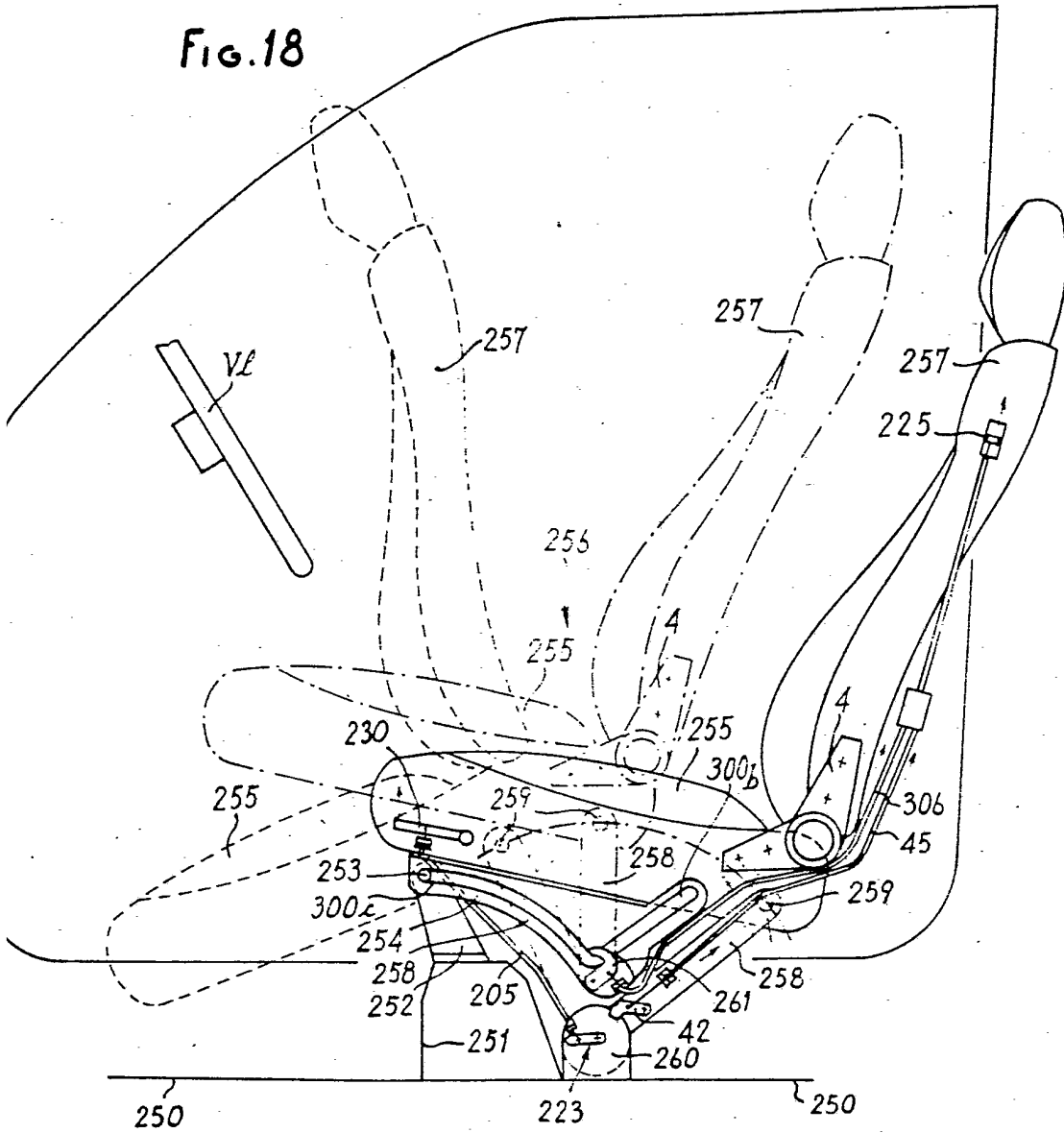


FIG. 19

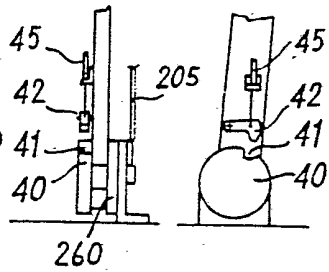


FIG. 20

