

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①① N° de publication :

2 876 331

(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②① N° d'enregistrement national :

04 10670

⑤① Int Cl⁸ : B 60 R 19/18 (2006.01)

①②

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 08.10.04.

③⑦ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 14.04.06 Bulletin 06/15.

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

⑥⑦ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦① Demandeur(s) : *FAURECIA BLOC AVANT Société par
actions simplifiée* — FR.

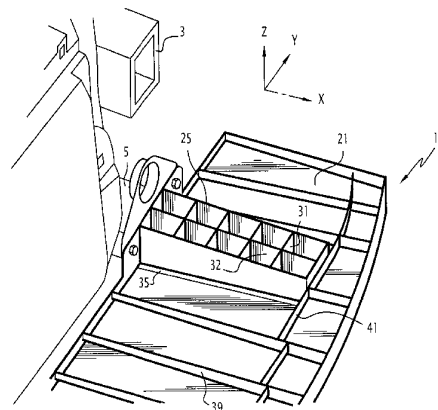
⑦② Inventeur(s) : DIAW BAYE.

⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire(s) : CABINET LAVOIX.

⑤④ PIÈCE DE CARENAGE DE PARE-CHOC SANS PARE-CHOC POURVUE DE BLOCS D'ABSORPTION DE CHOC DITS "REPARABILITE".

⑤⑦ Cette pièce de carénage comprend une paroi (21) définissant une face de canalisation d'air sous le pare-choc, et au moins un bloc (25) d'absorption de choc ayant une structure alvéolaire, solidaire de ladite paroi (21). Le bloc d'absorption (25) est solidaire de la paroi (21) par l'intermédiaire de parties (35) fragibles sous l'effet d'un choc axial dépassant une intensité prédéterminée.



FR 2 876 331 - A1



La présente invention concerne une pièce de carénage de pare-chocs de véhicule automobile prévue pour être fixée sur la structure du véhicule, comprenant une paroi définissant une face de canalisation d'air sous le pare-
5 chocs, et au moins un bloc d'absorption de choc ayant une structure alvéolaire, solidaire de ladite paroi.

Une telle pièce est par exemple décrite dans le document EP 1 038 732.

Dans une pièce de ce type, les blocs peuvent être
10 prévus pour participer à l'absorption de chocs dits « réparabilité », qui sont des chocs standards répondant aux conditions suivantes : le véhicule percute à environ 16 km/h un obstacle rigide s'étendant sur environ 40% de la largeur de la poutre de pare-chocs. Lors de tels chocs, le châssis
15 du véhicule, et en particulier ses longerons, ne doivent pas être déformés plastiquement, le coût des réparations induites par ce choc frontal devant être limité.

On a constaté que le comportement en déformation d'une telle pièce de carénage lors d'un choc
20 « réparabilité » n'était pas entièrement satisfaisant. La déformation de la paroi, en effet, entraîne une déformation en flexion des blocs d'absorption, préjudiciable à leur efficacité d'absorption en compression axiale.

L'invention a pour but de garantir un fonctionnement
25 optimal des blocs d'absorption lors d'un choc à faible vitesse dit « réparabilité ».

A cet effet, dans une pièce de carénage du type précité, le bloc d'absorption est solidaire de la paroi par l'intermédiaire de parties frangibles sous l'effet d'un choc
30 axial dépassant une intensité prédéterminée sur la pièce de carénage.

Selon d'autres caractéristiques, optionnelles, de l'invention :

- la paroi et le bloc d'absorption sont réalisés d'une pièce, les parties frangibles étant des parties d'affaiblissement de matière, notamment des parties de plus faible épaisseur que la paroi ;

5 - le bloc d'absorption est prévu dans une région de fixation de la pièce de carénage à la structure du véhicule ;

 - la pièce de carénage est prévue pour être fixée en deux régions latérales à deux barres longitudinales
10 respectives du véhicule, et comporte deux blocs d'absorption correspondants, prévus chacun dans une région respective de fixation ;

 - la paroi est formée avec des nervures essentiellement longitudinales ;

15 - la structure alvéolaire du bloc d'absorption est définie par un réseau de cloisons s'étendant, en section, selon deux directions sécantes ;

 - lesdites directions sont sensiblement orthogonales, de préférence longitudinale et transversale ;

20 et

 - la pièce de carénage est formée d'une pièce en matière plastique.

 Un mode particulier de réalisation de l'invention va maintenant être décrit en référence aux dessins annexés, sur
25 lesquels :

 - la Figure 1 est une vue schématique, en perspective coupée, d'une partie avant de véhicule automobile comportant une pièce de carénage conforme à l'invention ; et

30 - la Figure 2 est une vue partielle, en perspective à plus grande échelle, de la pièce de carénage de la Figure 1, et montre plus particulièrement la région de fixation de la pièce de carénage à la structure du véhicule.

Sur la Figure 1, on a représenté une partie avant de véhicule automobile, orientée selon le système d'axes usuel X, Y, Z, dans lequel :

- l'axe X est l'axe longitudinal du véhicule,
5 orienté d'arrière en avant ;

- l'axe Y est l'axe transversal orienté de la droite vers la gauche, en considérant le sens de marche du véhicule ; et

- l'axe Z est l'axe vertical orienté du bas vers le
10 haut.

Dans toute la description qui va suivre, les termes d'orientation et de position s'entendront par rapport à ce système d'axes.

Cette partie avant de véhicule comprend la façade
15 avant 1 du véhicule, sur laquelle sont montés notamment le radiateur du système de refroidissement, et le (ou les) groupe(s) motoventilateur(s), non représentés.

La façade avant 1 est fixée sur la structure du véhicule, dont on a représenté les parties d'extrémité avant
20 d'un longeron 3, et d'une barre longitudinale ou « prolonge » 5. La prolonge 5 est une barre de structure solidaire du berceau moteur, et s'étend sensiblement longitudinalement, au-dessous du longeron 3.

La partie avant du véhicule, qui est représentée
25 partiellement, comprend également une poutre de pare-chocs 7, fixée à l'extrémité avant du longeron respectif 3, de chaque côté du véhicule.

La partie avant comprend d'autre part un ensemble
30 de carénage du pare-chocs 7, qui comporte lui-même une première pièce de carénage 11 formant peau de pare-chocs, et une deuxième pièce de carénage 13 formant cloison inférieure.

L'ensemble de carénage 10 est fixé à la façade avant 1 et à la structure du véhicule, en particulier au longeron 3 et à la prolonge 5.

La peau de pare-chocs 11 présente une grille d'entrée d'air 15. Lorsqu'elle est montée, la peau de pare-chocs 11 définit une paroi essentiellement verticale, s'étendant à l'avant de la face avant 1, espacée de cette dernière, la poutre de pare-chocs 7 s'étendant transversalement dans l'espace situé entre la peau de pare-chocs 11 et la façade avant 1. La peau de pare-chocs 11 est par exemple réalisée d'une pièce en matière plastique.

La pièce inférieure de carénage 13 comprend une paroi 21 essentiellement plane et qui s'étend essentiellement horizontalement. La paroi 21 peut être fixée au niveau de son bord avant au bord inférieur de la peau de pare-chocs 11, ou être réalisée d'une pièce avec cette dernière. La paroi 21 est reliée à la structure, en l'occurrence aux prolonges 5, en des régions de liaison situées du côté de son bord arrière.

La pièce inférieure de carénage 13 assure la fermeture vers le bas de l'espace compris entre la peau de pare-chocs 11 et la façade avant 1, la paroi 21 définissant une face de canalisation d'air sous la poutre de pare-chocs 7. Plus précisément, la paroi 21 évite le recyclage des flux d'air incidents sur le radiateur ou les GMV, c'est-à-dire la recirculation de ces flux d'air par le bas de la peau de pare-chocs 11. La paroi de guidage d'air 21 évite ainsi une perte d'efficacité du système de refroidissement.

On a également représenté sur la Figure 1 une partie du capot avant 23 du véhicule, qui donne accès au compartiment moteur.

Comme cela est visible sur la Figure 2, la pièce inférieure de carénage 13 comprend en outre un bloc d'absorption de chocs, solidaire de la paroi 21, et

s'étendant dans la région de fixation de la pièce de carénage 13 à la prolonge 5.

Naturellement, l'ensemble de carénage 10 est généralement symétrique par rapport au plan médian vertical longitudinal YZ. Dans l'exemple représenté, la pièce 13 de carénage comporte en particulier deux blocs 25 symétriques, du type de celui qui a été représenté. La fixation de la pièce 13 est réalisée au niveau de ces deux blocs 25 sur les deux prolonges latérales 5 respectives. Un seul bloc 25 sera décrit dans ce qui suit.

Le bloc d'absorption 25 fait saillie de la paroi 21 du côté de sa face supérieure, et présente une forme extérieure générale parallélépipédique, allongée longitudinalement. Le bloc 25 a une structure alvéolaire régulière, définie par un réseau de cloisons 31, 32 verticales sécantes, dont certaines 31 sont orientées transversalement, et d'autres 32 sont orientées longitudinalement.

Les compartiments définis par le réseau de cloisons 31, 32, à l'intérieur du bloc 25, peuvent être laissés creux, ou remplis d'un matériau d'amortissement.

Le bloc 25 est relié à la cloison 21 par l'intermédiaire de parties frangibles 35, au niveau desquelles le bloc 25 se désolidarise de la paroi 21 lors d'un choc axial dépassant un seuil prédéterminé sur la pièce de carénage 13. Ce seuil d'intensité prédéterminé correspond à l'intensité d'un choc « réparabilité ».

Dans l'exemple représenté, la paroi 21 et le bloc d'absorption 25 sont réalisés d'une pièce, de préférence en matière plastique moulée, et les parties frangibles 35 sont des parties d'affaiblissement de matière s'étendant le long des cloisons extérieures latérales du bloc 25. Ces parties d'affaiblissement de matière sont par exemple des parties de

plus faible épaisseur que la paroi 21, ou en variante, des parties ajourées définissant des discontinuités de matière.

Les parties frangibles 35 peuvent s'étendre sur tout ou partie de la périphérie du bloc 25 en liaison avec la
5 paroi 21.

On notera que le bloc d'absorption 25 s'étend non seulement dans le prolongement de la barre de structure ou prolonge 5, mais est également en contact avec l'extrémité avant de cette dernière. La fixation de la pièce de carénage
10 13 sur la prolonge 5 est à cet égard réalisée au niveau de la cloison extérieure arrière du bloc, par exemple par vissage, comme cela a été représenté.

Par ailleurs, la paroi 21 est formée avec une série de nervures parallèles longitudinales 39, réparties
15 régulièrement sur la largeur de la paroi 21, et qui font saillie du côté de sa face supérieure.

La paroi 21, du côté de sa face supérieure également, présente en outre des nervures 41 essentiellement transversales, s'étendant à l'avant du bloc 25.

20 Les nervures 39, 41 ont une hauteur nettement inférieure à celle des cloisons 31, 32 du bloc 25. Elles permettent de rigidifier la paroi 21, et d'améliorer son comportement lors d'un choc standard dit « piéton ».

On comprend que lors d'un choc « réparabilité, la
25 cloison 21 se déforme plastiquement en compression et se désolidarise au moins partiellement des blocs 25, par rupture des parties frangibles 35. Ainsi, la déformation de la paroi 21 n'engendre pas de contrainte en flexion sur les blocs 25, de sorte que leur efficacité en compression axiale
30 n'est pas compromise.

REVENDEICATIONS

1. Pièce de carénage de pare-chocs de véhicule automobile prévue pour être fixée sur la structure du véhicule, comprenant une paroi (21) définissant une face de
5 canalisation d'air sous le pare-chocs (7), et au moins un bloc (25) d'absorption de choc ayant une structure alvéolaire, solidaire de ladite paroi (21),

caractérisée en ce que le bloc d'absorption (25) est solidaire de la paroi (21) par l'intermédiaire de parties
10 (35) frangibles sous l'effet d'un choc axial (X) dépassant une intensité prédéterminée sur la pièce de carénage (13).

2. Pièce de carénage suivant la revendication 1, caractérisée en ce que la paroi (21) et le bloc d'absorption (25) sont réalisés d'une pièce, les parties frangibles (35)
15 étant des parties d'affaiblissement de matière, notamment des parties de plus faible épaisseur que la paroi (21).

3. Pièce de carénage suivant la revendication 1 ou 2, caractérisée en ce que le bloc d'absorption (25) est prévu dans une région de fixation de la pièce de carénage
20 (13) à la structure (5) du véhicule.

4. Pièce de carénage suivant la revendication 3, caractérisée en ce qu'elle est prévue pour être fixée en deux régions latérales à deux barres longitudinales (5) respectives du véhicule, et comporte deux blocs d'absorption
25 (25) correspondants, prévus chacun dans une région respective de fixation.

5. Pièce de carénage suivant l'une quelconque de revendications 1 à 4, caractérisée en ce que la paroi (21) est formée avec des nervures (39) essentiellement
30 longitudinales.

6. Pièce de carénage suivant l'une quelconque de revendications 1 à 5, caractérisée en ce que la structure alvéolaire du bloc d'absorption (25) est définie par un

réseau de cloisons (31, 32) s'étendant, en section, selon deux directions (X, Y) sécantes.

7. Pièce de carénage suivant la revendication 6, caractérisée en ce que lesdites directions (X, Y) sont
5 sensiblement orthogonales, de préférence longitudinale (X) et transversale (Y).

8. Pièce de carénage suivant l'une quelconque de revendications 1 à 7, caractérisée en ce qu'elle est formée d'une pièce en matière plastique.

1/2

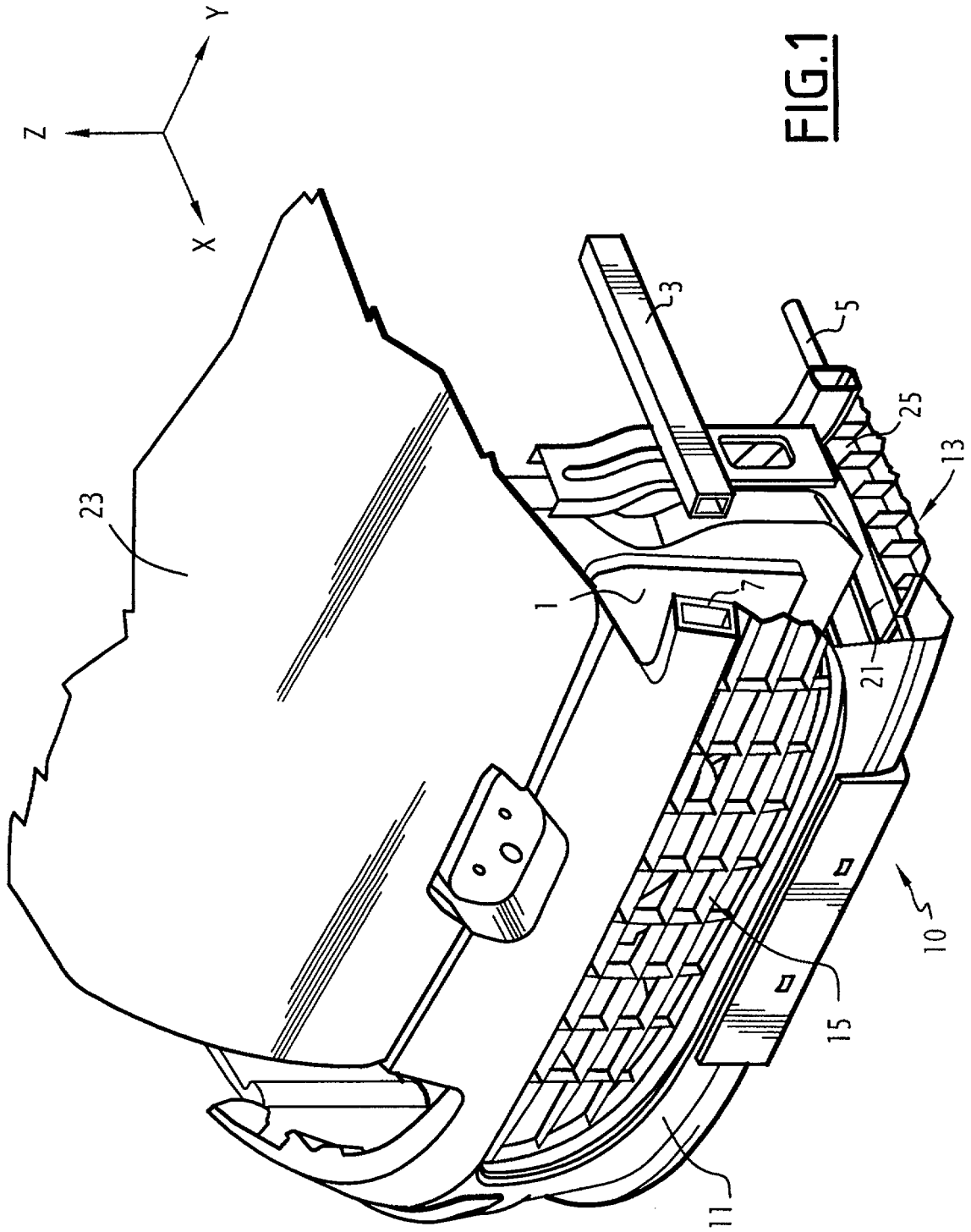


FIG. 1

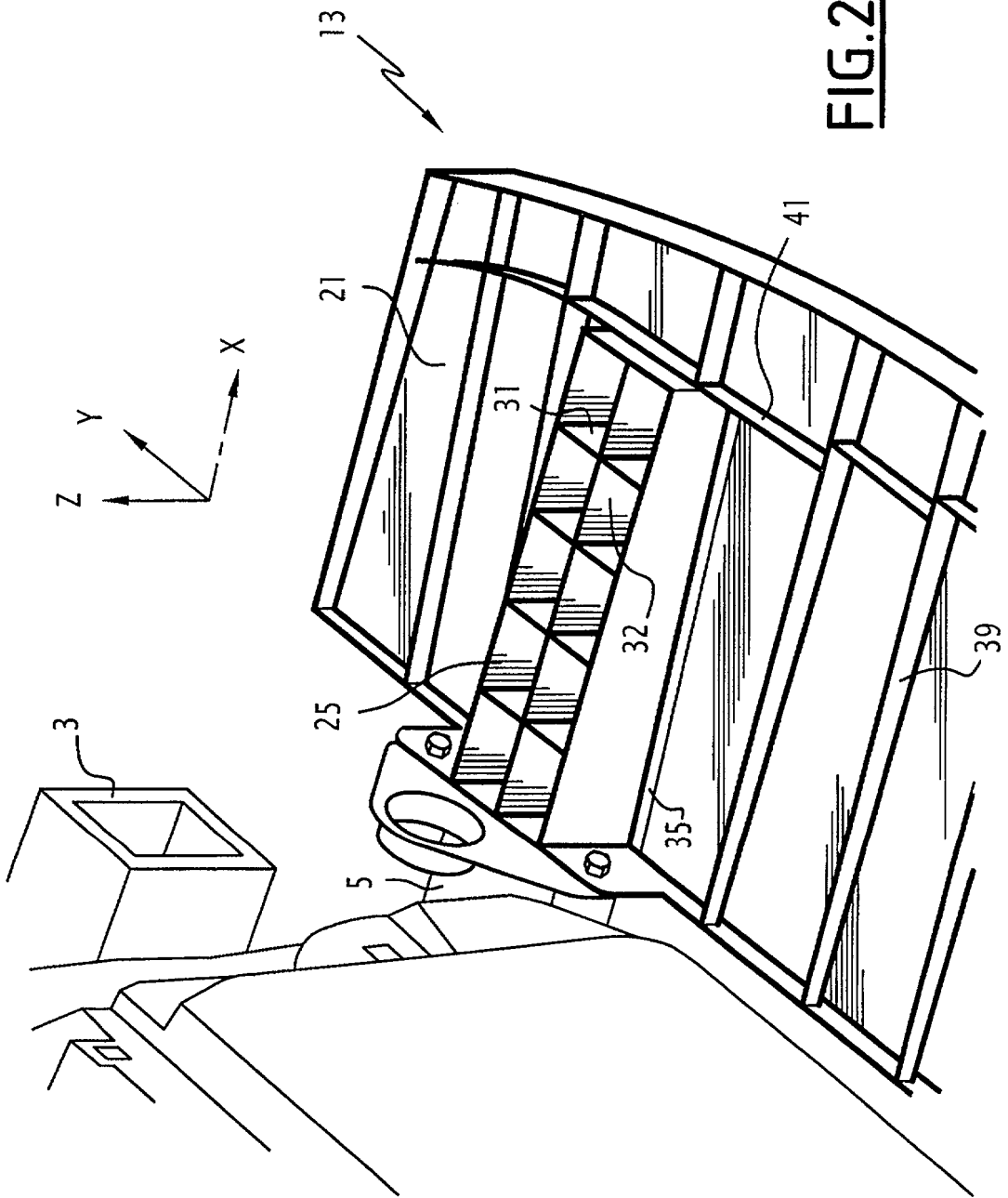


FIG. 2

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0410670 FA 655383**

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 02-02-2005

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 1038732 A	27-09-2000	FR 2791311 A1	29-09-2000
		DE 60004116 D1	04-09-2003
		DE 60004116 T2	22-04-2004
		EP 1038732 A1	27-09-2000
		ES 2204464 T3	01-05-2004

EP 1369308 A	10-12-2003	FR 2840574 A1	12-12-2003
		EP 1369308 A1	10-12-2003
		EP 1369309 A1	10-12-2003

EP 1433664 A	30-06-2004	JP 2004203157 A	22-07-2004
		JP 2004203158 A	22-07-2004
		EP 1433664 A2	30-06-2004
		US 2004124643 A1	01-07-2004

EP 1067039 A	10-01-2001	FR 2796030 A1	12-01-2001
		EP 1067039 A1	10-01-2001
