

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 05.11.12.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 09.05.14 Bulletin 14/19.

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 :

71 Demandeur(s) : NEXTER SYSTEMS Société ano-
nyme — FR.

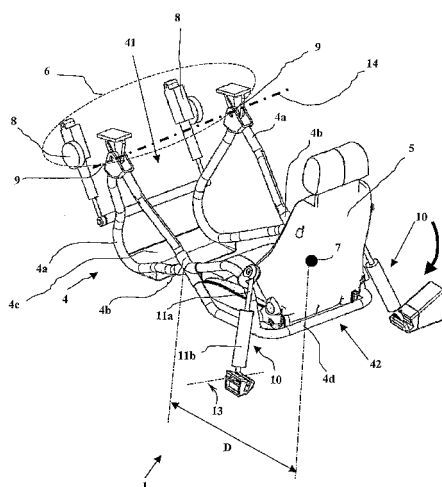
72 Inventeur(s) : GERMENOT OLIVIER et TIMMER
BERNARD.

73 Titulaire(s) : NEXTER SYSTEMS Société anonyme.

74 Mandataire(s) : NEXTER SYSTEMS Société ano-
nyme.

54 NACELLE DEFORMABLE POUR VEHICULE.

57 L'invention consiste en une nacelle (1) de véhicule destinée à être occupée par au moins un passager et à le protéger d'un choc provoqué par une mine, nacelle (1) caractérisée en ce qu'elle comporte une armature rigide (4) destinée à être liée à une caisse du véhicule par un dispositif de fixation (6) qui est situé au voisinage d'une première extrémité (41) de l'armature (4), armature (4) portant au moins un siège (5) pour passager placé au voisinage d'une seconde extrémité (42) de l'armature (4), l'armature (4) comportant une zone déformable (4b) située entre les deux extrémités (41 et 42) et apte à se déformer plastiquement sous l'influence d'un choc provoqué par une mine, le siège (5) étant situé en porte à faux par rapport à la zone déformable (4b).



Le domaine technique de l'invention est celui des nacelles destinées à recevoir les passagers d'un véhicule susceptibles de subir des chocs de mines.

En cas de choc violent sous le plancher d'un véhicule,
5 l'énergie du choc est répercutée via la caisse du véhicule sur les passagers. Cette énergie est dommageable pour les passagers et elle est transmise avec une brutalité d'autant plus forte que la caisse du véhicule est raide. Ainsi sur un véhicule militaire comportant une caisse blindée, la raideur
10 est particulièrement élevée et en cas d'accident ou d'agression de type mine ou encore d'engin explosif improvisé, les passagers voient leur vie mise en danger.

Pour remédier à cela il est connu de découpler les passagers de la caisse du véhicule au moyen de nacelles
15 suspendant les passagers et les équipements de bord au plafond du véhicule.

Ainsi le brevet FR2916390 enseigne une nacelle de pilotage d'un véhicule militaire destinée à être fixée au plafond du véhicule.

20 Cependant ce type de structure éloigne le passager de la caisse du véhicule, mais ne garantit pas forcément l'absorption optimale de l'énergie d'impact. En outre ce type de dispositif, s'il est employé pour un poste de pilotage, ne permet pas au pilote de conduire en ayant la tête sortie ou
25 rentrée selon son choix.

Ainsi l'invention se propose de résoudre le problème de l'absorption de l'énergie d'un choc sur un véhicule militaire au niveau du poste d'un pilote ou d'un passager.

Avantageusement, selon une variante de l'invention, la
30 nacelle permet d'assurer cette absorption tout en permettant au poste du pilote ou passager d'avoir une position tête rentrée ou une position tête sortie.

L'invention a pour objet une nacelle de véhicule destinée à être occupée par au moins un passager et à le protéger d'un

choc provoqué par une mine, nacelle caractérisée en ce qu'elle comporte une armature rigide destinée à être liée à une caisse du véhicule par un dispositif de fixation qui est situé au voisinage d'une première extrémité de l'armature, armature portant au moins un siège pour passager placé au voisinage d'une seconde extrémité de l'armature, l'armature comportant une zone déformable située entre les deux extrémités et apte à se déformer plastiquement sous l'influence d'un choc provoqué par une mine, le siège étant
5
10 situé en porte à faux par rapport à la zone déformable.

Selon un mode de réalisation, le dispositif de fixation de la structure sur la caisse comporte une articulation et un moyen moteur destiné à faire pivoter l'armature autour de l'articulation afin de lever ou d'abaisser la nacelle par
15 rapport à la caisse du véhicule.

Selon un mode de réalisation la nacelle comporte au moins un moyen cassable sous l'action d'un choc de mine, moyen cassable solidarissant l'armature avec la caisse du véhicule, moyen cassable situé entre la zone déformable et la seconde
20 extrémité de l'armature.

Avantageusement, le moyen cassable comporte une glissière solidaire de la caisse du véhicule, moyen cassable comportant à une de ses extrémités une liaison pivot d'axe perpendiculaire à la glissière et destinée à coulisser dans
25 la glissière suite à la rupture d'une goupille cisailable solidarissant la glissière et la liaison pivot.

Avantageusement, le moyen cassable comporte un ressort destiné à raidir la nacelle et à accompagner les mouvements de la nacelle lors de son pivotement.

30 Avantageusement, le moyen cassable comporte un amortisseur destiné à absorber les oscillations de la nacelle.

Selon un mode de réalisation de l'invention, la nacelle comporte deux structures latérales tubulaires.

Avantageusement, la zone déformable comporte au moins un croisillon en forme de X dont chaque branche du X est solidaire d'un tube de la structure tubulaire.

5 L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description suivante, description faite en référence aux dessins en annexes dans lesquels

La figure 1 représente une vue de trois quarts d'une nacelle selon l'invention.

10 La figure 2 représente une vue longitudinale de la cabine d'un véhicule équipé de la nacelle selon l'invention, en configuration tête rentrée.

La figure 3 représente une vue longitudinale de la cabine d'un véhicule équipé de la nacelle selon l'invention, en
15 configuration tête sortie.

La figure 4 représente une vue de détail longitudinale d'une nacelle selon l'invention.

La figure 5 représente une vue de détail longitudinale d'une nacelle selon l'invention subissant un choc.

20

Selon la figure 1, une nacelle 1 pour véhicule (véhicule non représenté) comporte une armature 4 comportant un siège 5 occupable par un passager. L'armature 4 comporte deux structures latérales tubulaires 4a sensiblement parallèles et
25 adoptant chacune une forme de huit couché horizontalement selon le sens longitudinal de la nacelle 1.

Chaque structure 4a est située de part et d'autre du siège 5 et comporte un croisillon central 4b en forme de X. Chaque branche du X relie entre eux les différents tubes de
30 chaque structure latérale 4a.

Chacune des structures latérales 4a est reliée à l'autre par un repose pied 4c (formant entretoise) situé au niveau d'une première extrémité avant 41 de la nacelle 4 et par un

tube transversal 4d placé juste au voisinage de l'arrière du siège 5 près de la seconde extrémité 42 de l'armature 4.

Selon le mode de réalisation représenté, la nacelle 4
5 comporte un dispositif de fixation 6 situé à l'avant de la nacelle 4. Ce dispositif de fixation a pour objet de solidariser la nacelle 4 avec la caisse du véhicule. Selon le mode de réalisation représenté, le dispositif de fixation 6 comporte un moyen moteur 8 qui comporte une paire de vérins
10 hydrauliques 8 placés entre la caisse et une partie basse de la première extrémité 41 de l'armature 4a. Le dispositif de fixation 6 comporte, toujours selon le mode de réalisation illustré, une articulation 9 d'axe de rotation 14 transversal à l'axe longitudinal de la nacelle 4. L'articulation 9
15 comporte deux charnières 9 solidarissant une partie haute de la première extrémité 41 de l'armature 4a avec la caisse.

Ainsi, les moyens moteurs 8, en exerçant une poussée sur la partie basse de la nacelle, provoquent l'élévation de celle-ci par rotation autour de l'axe 14 de l'articulation 9.
20 Cette rotation provoque en particulier la montée du siège 5 qui pourra permettre au passager de passer la tête à travers une trappe de toit (trappe non représentée). La redescente de la nacelle 1 jusqu'à la position basse, dite position de conduite, se fera par un mouvement inverse de rotation vers
25 le bas.

Lorsque le siège 5 de la nacelle 4 est occupé, on considérera que la résultante des efforts d'inertie s'applique au point 7 (centre de gravité) situé juste au-dessus de l'assise du siège 5. On notera que le point 7 de la
30 nacelle occupée est situé en porte-à-faux vis à vis des croisillons 4b créant ainsi un bras de levier de longueur D.

Le produit de la longueur du bras de levier D par les efforts appliqués au niveau du centre de gravité 7 génère un couple au niveau de chaque croisillon 4b. Chaque croisillon

4b de l'armature est choisi et dimensionné de manière privilégiée pour constituer une zone 4b déformable plastiquement lors d'un choc provoqué par la détonation d'une mine (ou d'un engin explosif improvisé) s'exerçant selon un
5 axe vertical.

Selon d'autres modes de réalisation, l'homme du métier pourra par exemple réaliser l'armature de la nacelle sous la forme d'une poutre sensiblement horizontale comportant une zone déformable plastiquement située entre les deux
10 extrémités de l'armature. La zone déformable pourra être obtenue par un amoindrissement de la section de la poutre, la poutre étant réalisée dans un matériau ductile.

Ainsi lorsque le véhicule abritant une nacelle selon l'invention subit un choc de mine sous le plancher, l'effort
15 généré par le choc engendre une flexion localisée de la nacelle au niveau d'une zone déformable 4b. Il s'en suit, dans le plan vertical P, un pivotement R vers le bas de la partie arrière 42 de la nacelle 1 autour des zones déformables 4b. En conséquence, on notera aux figures 4 et 5
20 une diminution de la hauteur H séparant le sol 50 de la cabine et la seconde extrémité 42 de la nacelle 1, comme suite au pivotement de la nacelle.

Ainsi l'énergie du choc de mine n'est pas transmise à l'occupant du siège 5.

25 La seconde extrémité 42 de la nacelle 1 comporte deux moyens cassables 10 situés de part et d'autre du siège 5.

Selon le mode de réalisation représenté, chaque moyen cassable 10 comporte un combiné ressort-amortisseur 11 comportant une tige 11a apte à coulisser dans un cylindre
30 11b.

Le coulisement de la tige 11a dans le cylindre 11b permet à la nacelle 1 de se déployer vers le haut pour accompagner le mouvement de la nacelle 1 lors de son élévation (voir figure 3).

La tige 11a est solidaire d'un ressort contenu dans le cylindre 11b (ressort non visible). Le ressort est destiné à raidir la nacelle tout en permettant des mouvements de grande ampleur tels que pour obtenir le passage d'une position tête rentrée à une position tête sortie.

Le cylindre 11b comporte aussi un amortisseur solidaire de la tige et destiné à amortir les oscillations de la nacelle, par exemple lors du roulage du véhicule.

10 L'extrémité basse du moyen cassable 10 visible aux figures 2 et 3 est solidaire de la caisse. Cette extrémité comporte une liaison pivot 20, d'axe 13 parallèle à l'axe 14 de l'articulation 9, et qui sera mieux vue aux figures 4 et 5. La liaison pivot 20 a pour fonction de laisser à la
15 nacelle 4 un degré de liberté en rotation suffisant lors des oscillations de celle-ci et surtout lors des opérations de montée ou descente de la nacelle 1 (passage d'une position tête entrée à une position tête sortie).

La liaison pivot 20 est solidaire d'une glissière 21 par
20 une goupille cisailable 22 constituant un moyen cassable.

Selon le mode de réalisation représenté, la glissière 21 est orientée sensiblement horizontalement et a son axe longitudinal 43 parallèle à un axe longitudinal de la nacelle 21. On notera que le combiné amortisseur 11 n'est pas
25 perpendiculaire à l'axe longitudinal 43 de la glissière, afin qu'au moins une composante F de l'effort transmis par le combiné amortisseur soit parallèle à l'axe longitudinal de la glissière 21.

Ainsi, lors d'un choc de mine s'exerçant de bas en haut,
30 au niveau des moyens cassables 10, La liaison pivot 20 va exercer un effort F sur la goupille 22 qui va se rompre et libérer la translation de l'axe du pivot 20 le long de l'axe longitudinal 43 de la glissière 21.

Une fois les moyens cassables 10 rompus, le couple C exercé par la nacelle 4 occupée va engendrer la déformation plastique du moyen déformable 4b. L'énergie du choc aura ainsi été en partie absorbée par la rupture de la goupille 22
5 et par la flexion de la zone déformable 4b.

On notera que la glissière 21 est dimensionnée pour permettre le coulisement du pivot 20 sur une course suffisante pour qu'il n'interfère pas avec l'extrémité de la glissière 21. On notera également, qu'une fois libéré, l'axe
10 du pivot 20 ne peut pas heurter l'intérieur de la caisse car il a uniquement la possibilité de tourner sur lui-même et de glisser dans la glissière 21. La sécurité d'emploi est ainsi assurée.

On notera aussi que l'orientation de la glissière 21
15 permet de convertir un mouvement de course du pivot 20 qui devrait être vertical (en réaction à la direction du choc de mine) en un mouvement horizontal. Cette disposition de la glissière 21 permet de résoudre un problème d'encombrement des dispositifs de sécurité dans le cas où l'espace sous les
20 points de solidarisation des moyens cassables 10 est réduit.

Il est évident pour l'homme du métier que d'autres orientations de la glissière relativement au combiné ressort-amortisseur 11 pourront être choisies en fonction de l'aménagement de la cabine.

REVENDICATIONS

1- Nacelle (1) de véhicule destinée à être occupée par au moins un passager et à le protéger d'un choc provoqué par une mine, nacelle (1) **caractérisée en ce qu'elle** comporte une armature rigide (4) destinée à être liée à une caisse du véhicule par un dispositif de fixation (6) qui est situé au voisinage d'une première extrémité (41) de l'armature (4), armature (4) portant au moins un siège (5) pour passager placé au voisinage d'une seconde extrémité (42) de l'armature (4), l'armature (4) comportant une zone déformable (4b) située entre les deux extrémités (41,42) et apte à se déformer plastiquement sous l'influence d'un choc provoqué par une mine, le siège (5) étant situé en porte à faux par rapport à la zone déformable (4b).

2- Nacelle (1) de véhicule selon la revendication 1, caractérisée en ce que le dispositif de fixation (6) de la structure (4) sur la caisse comporte une articulation (9) et au moins un moyen moteur (8) destiné à faire pivoter l'armature (4) autour de l'articulation (9) afin de lever ou d'abaisser la nacelle (1) par rapport à la caisse du véhicule.

3- Nacelle (1) de véhicule selon une des revendications 1 ou 2, caractérisée en ce que la nacelle (1) comporte au moins un moyen cassable (10) sous l'action d'un choc de mine, moyen cassable (10) solidarissant l'armature (4) avec la caisse du véhicule, moyen cassable (10) situé entre la zone déformable (4b) et la seconde extrémité (42) de l'armature (4).

4- Nacelle (1) de véhicule selon la revendication 3, caractérisée en ce que le moyen cassable (10) comporte une glissière (21) solidaire de la caisse (4) du véhicule, moyen cassable (10) comportant à une de ses extrémités une liaison pivot (20) d'axe perpendiculaire à la glissière (21) et destinée à coulisser dans la glissière (21) suite à la

rupture d'une goupille (22) cisailable solidarissant la glissière (21) et la liaison pivot (20).

5 5- Nacelle (1) de véhicule selon les revendications 2 et 3, caractérisée en ce que le moyen cassable (10) comporte un ressort destiné à raidir la nacelle (1) et à accompagner les mouvements de la nacelle (1) lors de son pivotement.

10 6- Nacelle (1) de véhicule selon une des revendications 1 à 5, caractérisée en ce que le moyen cassable (10) comporte un amortisseur destiné à absorber les oscillations de la nacelle (1).

7- Nacelle (1) de véhicule selon une des revendications 1 à 6, caractérisée en ce que la nacelle (1) comporte deux structures latérales tubulaires (4a).

15 8- Nacelle (1) de véhicule selon la revendication 7, caractérisée en ce que la zone déformable comporte au moins un croisillon en forme de X dont chaque branche du X est solidaire d'un tube de la structure tubulaire (4).

1/5

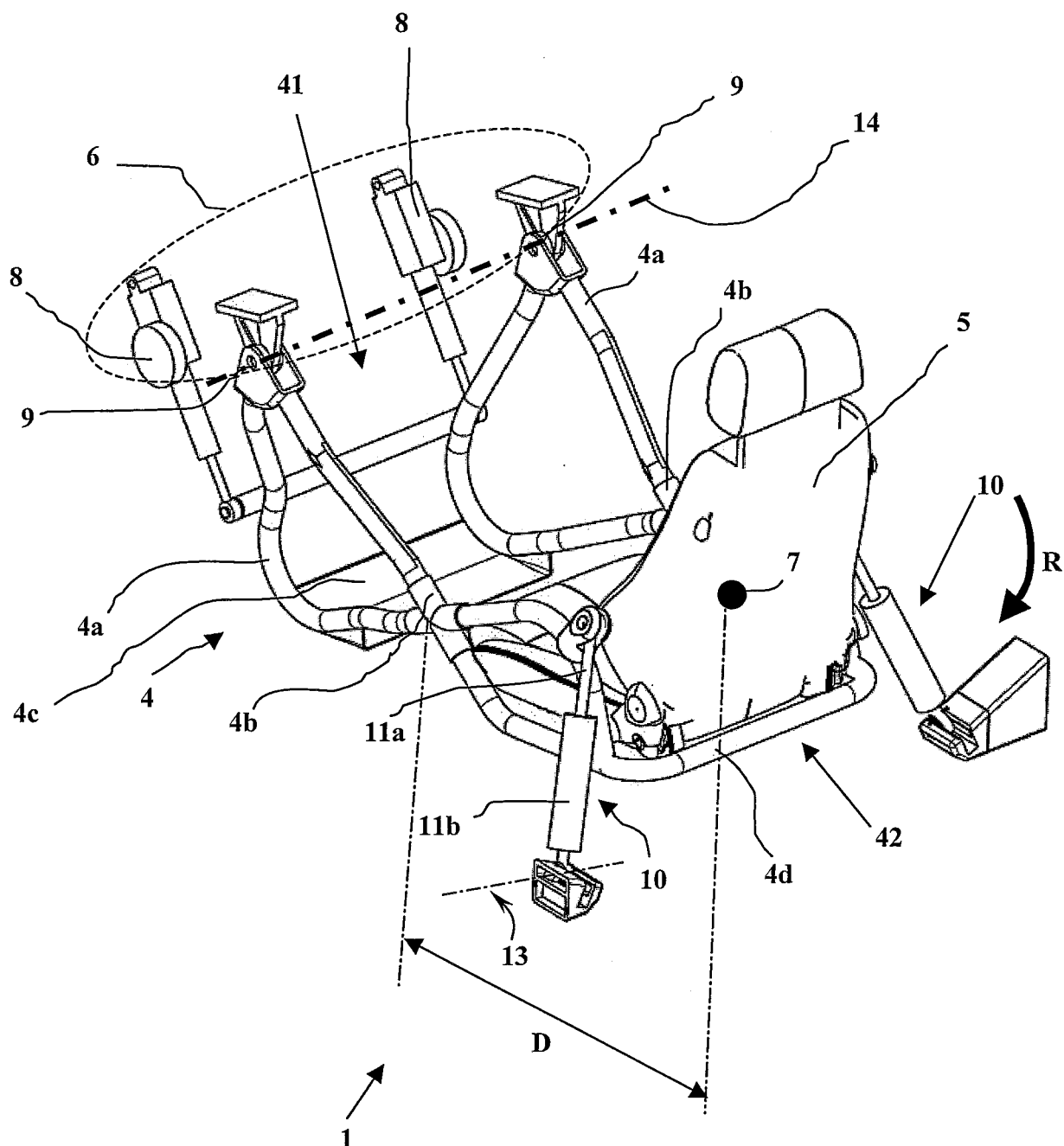


Figure 1

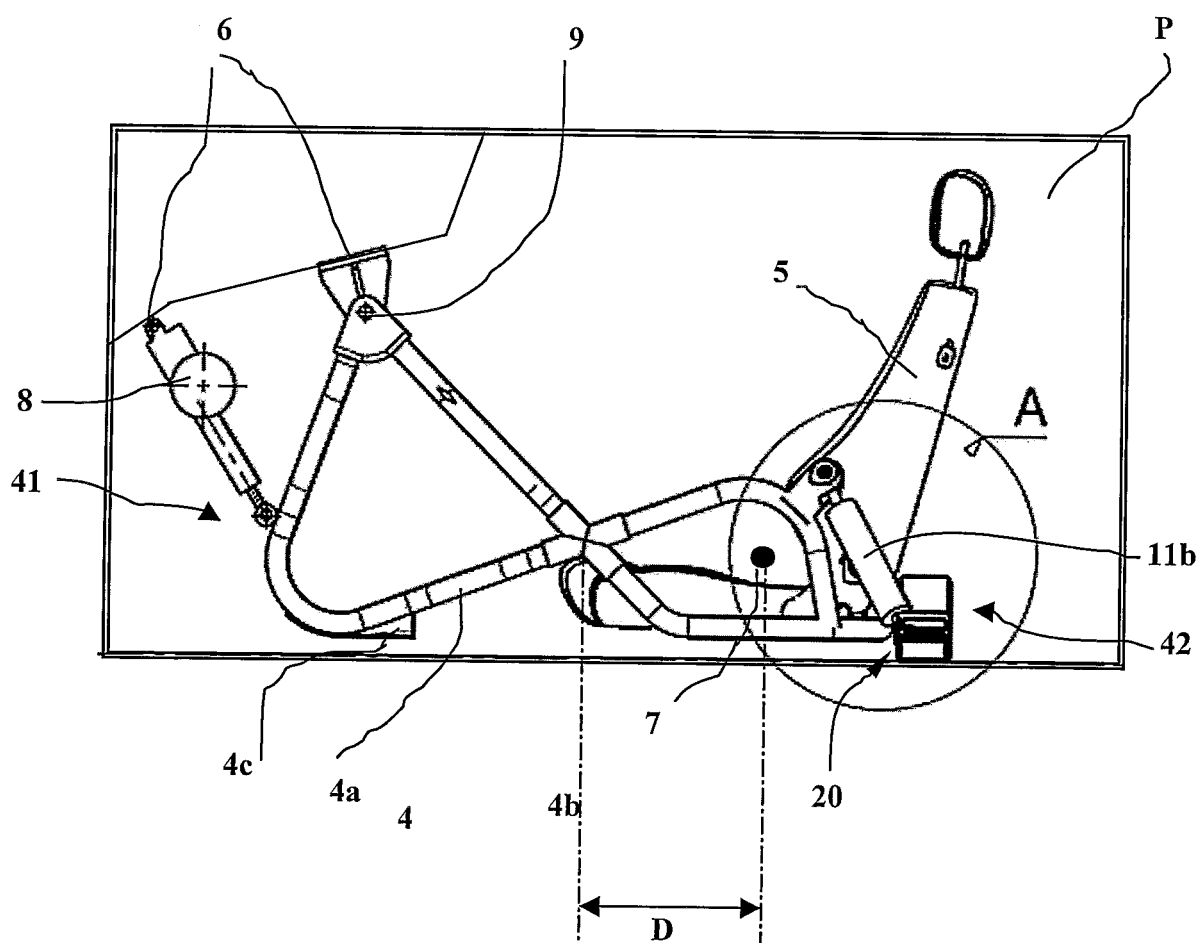


Figure 2

3/5

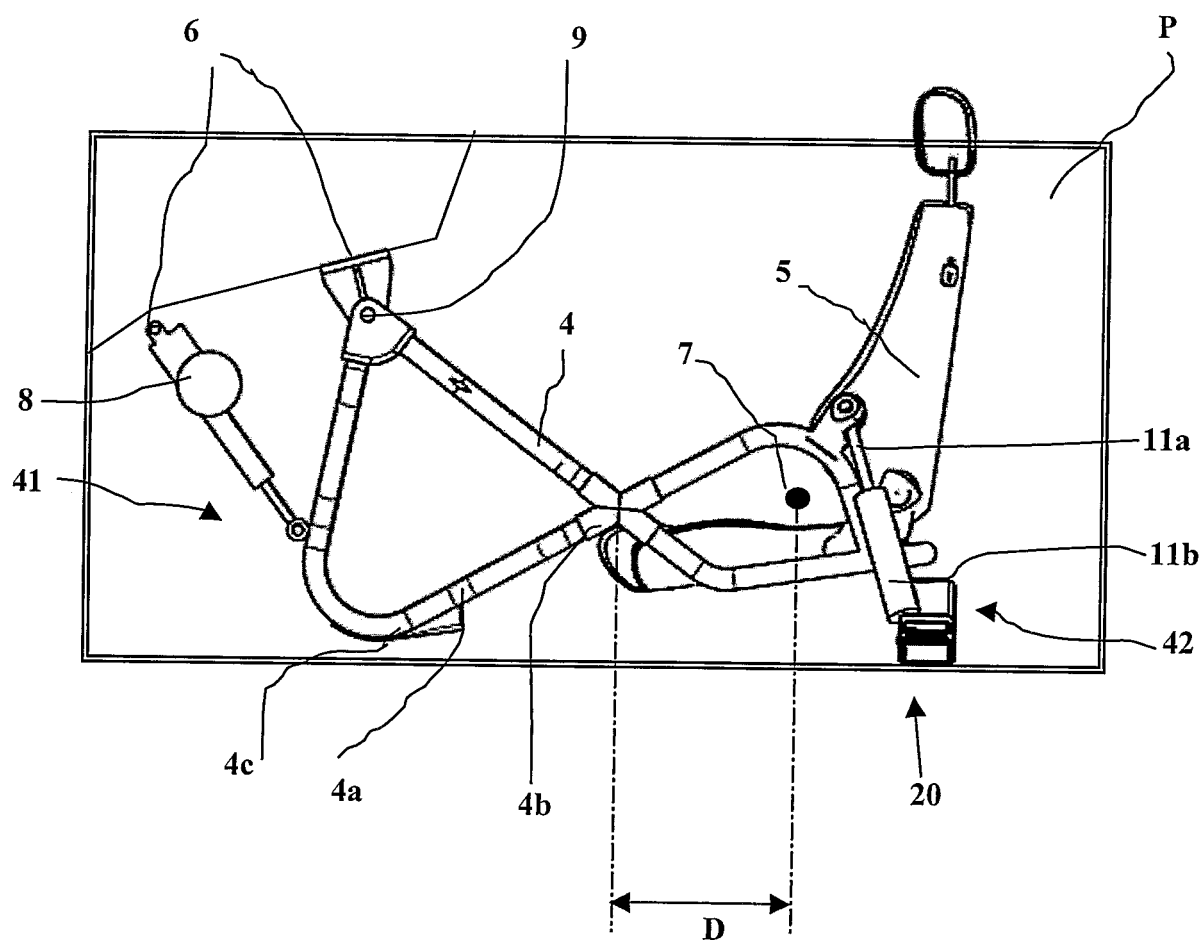


Figure 3

4/5

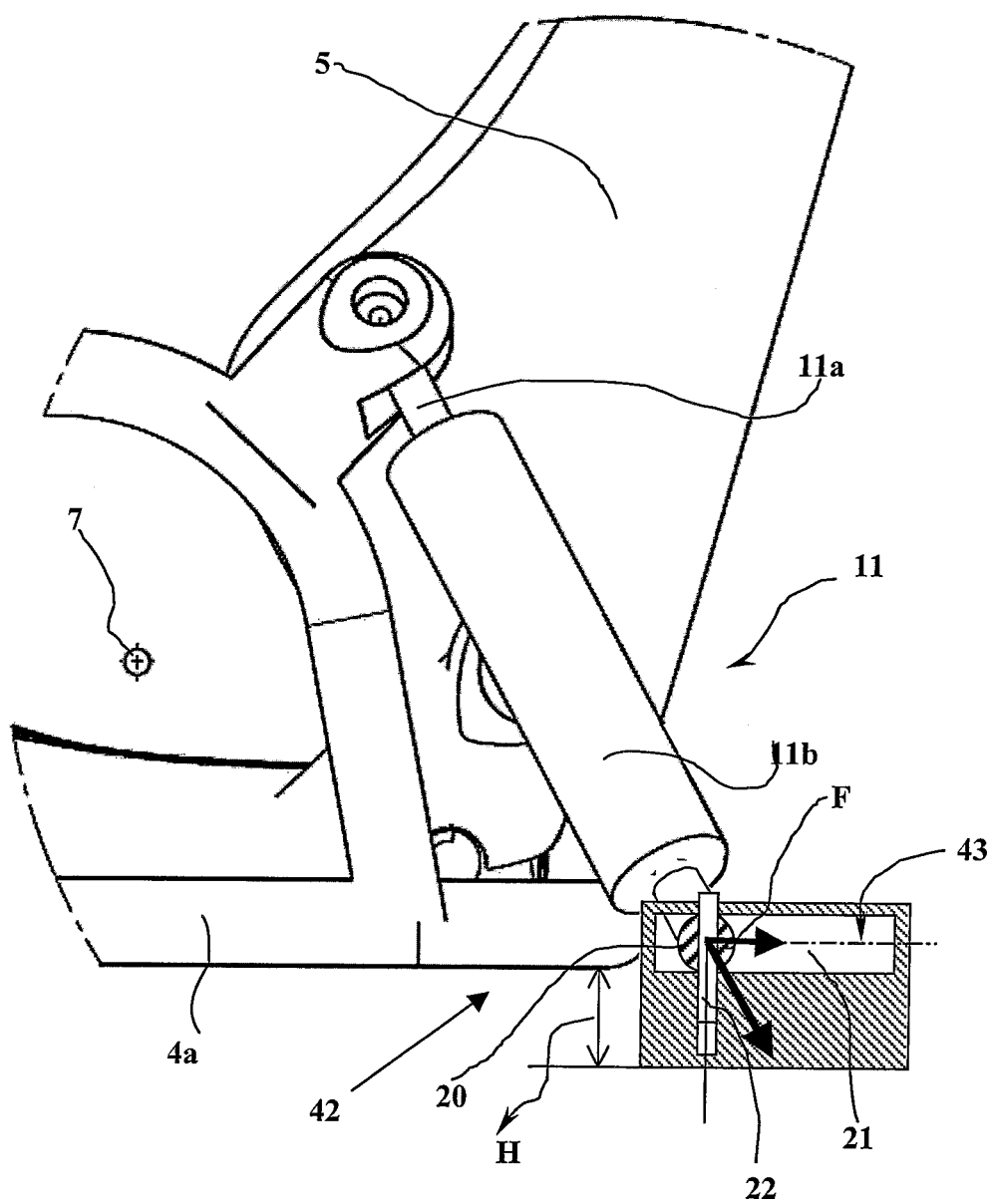


Figure 4

5/5

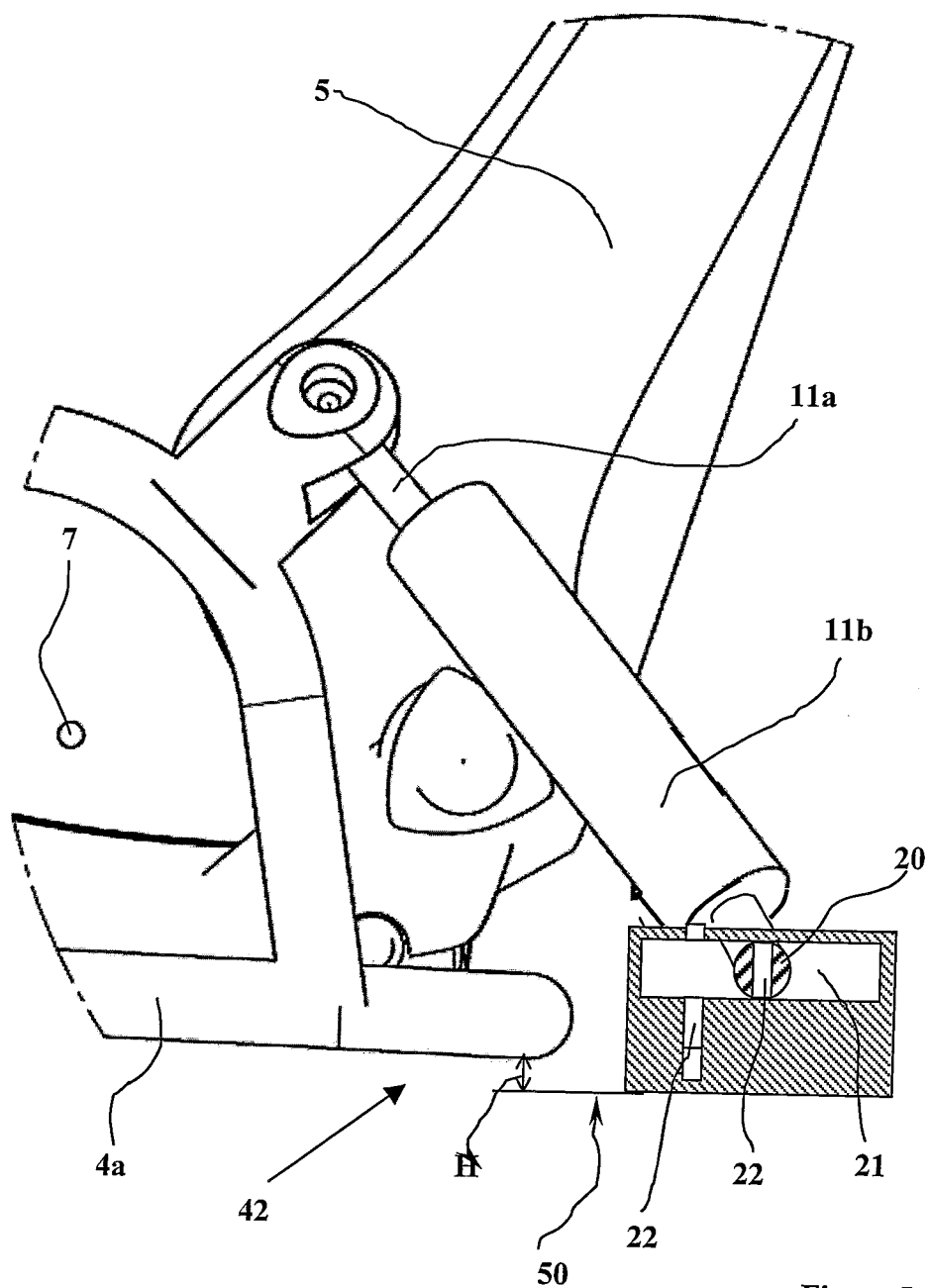


Figure 5



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 776508
FR 1202993

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 2 208 634 A1 (RHEINMETALL LANDSYSTEME GMBH [DE]) 21 juillet 2010 (2010-07-21)	1,7	B60N2/42 B60N2/24 B60N2/16
A	* alinéas [0021] - [0029]; figure 1 *	2-6,8	
A	WO 2006/124555 A2 (BE AEROSPACE INC [US]; DOWTY MARK BRIAN [US]; PENCE TRACY NEAL [US]) 23 novembre 2006 (2006-11-23)	3	
A	* alinéas [0044] - [0048]; figures 9,10 *	1	
----- WO 2010/000970 A1 (NEXTER SYSTEMS [FR]; POIRMEUR XAVIER [FR]; GODARD MICHEL [FR]; BETTENC) 7 janvier 2010 (2010-01-07) * page 3, ligne 6 - page 5, ligne 6; figures 1-6 * -----			
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B60N B64D
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
13 septembre 2013		Lotz, Klaus-Dieter	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS 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 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			

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1202993 FA 776508

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 **13-09-2013**

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 2208634	A1	21-07-2010	AT 544631 T	15-02-2012
			DE 102009004923 A1	29-07-2010
			EP 2208634 A1	21-07-2010
			PL 2208634 T3	31-07-2012

WO 2006124555	A2	23-11-2006	EP 1881923 A2	30-01-2008
			JP 4437285 B2	24-03-2010
			JP 2008545570 A	18-12-2008
			US 2006263164 A1	23-11-2006
			WO 2006124555 A2	23-11-2006

WO 2010000970	A1	07-01-2010	CA 2726659 A1	07-01-2010
			EP 2303631 A1	06-04-2011
			ES 2396040 T3	18-02-2013
			FR 2932428 A1	18-12-2009
			US 2011074176 A1	31-03-2011
			WO 2010000970 A1	07-01-2010
