

(19)



(11)

EP 3 439 936 B1

(12)

FASCICULE DE BREVET EUROPEEN

(45) Date de publication et mention
de la délivrance du brevet:

18.11.2020 Bulletin 2020/47

(51) Int Cl.:

B61B 12/00 (2006.01)

(86) Numéro de dépôt international:

PCT/FR2017/050805

(21) Numéro de dépôt: **17724851.5**

(22) Date de dépôt: **05.04.2017**

(87) Numéro de publication internationale:

WO 2017/174931 (12.10.2017 Gazette 2017/41)

(54) SIÈGE POUR UNE INSTALLATION DE REMONTÉE MÉCANIQUE

STUHL FÜR EINE SKILIFTANLAGE

CHAIR FOR A SKI LIFT INSTALLATION

(84) Etats contractants désignés:

**AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB
GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO
PL PT RO RS SE SI SK SM TR**

(30) Priorité: **05.04.2016 FR 1652964**

(43) Date de publication de la demande:
13.02.2019 Bulletin 2019/07

(73) Titulaire: **LST**

73800 Sainte-Helene-du-Lac (FR)

(72) Inventeurs:

• **MARRE, Nicolas**
74210 Faverges Seythenex (FR)

• **BIBOLLET-RUCHE, Ludovic**

38380 Saint Christophe Sur Guiers (FR)

(74) Mandataire: **Verriest, Philippe et al**

Cabinet Germain & Maureau

12, rue Boileau

BP 6153

69466 Lyon Cedex 06 (FR)

(56) Documents cités:

CH-A2- 704 867

FR-A1- 2 801 553

US-A1- 2004 000 529

EP 3 439 936 B1

Il est rappelé que: Dans un délai de neuf mois à compter de la publication de la mention de la délivrance du brevet européen au Bulletin européen des brevets, toute personne peut faire opposition à ce brevet auprès de l'Office européen des brevets, conformément au règlement d'exécution. L'opposition n'est réputée formée qu'après le paiement de la taxe d'opposition. (Art. 99(1) Convention sur le brevet européen).

Description

[0001] La présente invention concerne un siège pour une installation de remontée mécanique, tel qu'un télésiège pour une installation de transport à câble aérien.

[0002] Un télésiège d'une installation de transport à câble aérien, comprend de façon connue :

- un dossier, et une assise comportant plusieurs parties d'assise sur chacune desquelles un passager peut s'asseoir, et
- un garde-corps comprenant une barre de sécurité et plusieurs barres de support fixées à la barre de sécurité, le garde-corps étant monté mobile entre une position relevée et une position abaissée, le garde-corps étant configuré de telle sorte que, lorsque le garde-corps est dans la position abaissée, la barre de sécurité s'étend au moins en partie devant les passagers assis sur les parties d'assise et chaque barre de support s'étend entre les jambes d'un utilisateur assis sur la partie d'assise respective. Un tel siège de l'art antérieur est divulgué par la demande US 2004/0000529 A1.

[0003] Afin d'améliorer le confort des passagers, chaque barre de support comporte avantageusement un repose-pieds sur lequel un passager peut reposer ses pieds ou alors ses skis.

[0004] Un inconvénient majeur d'un tel télésiège réside dans le fait qu'un passager de petite taille, tel qu'un enfant dont les jambes sont plus courtes que celles d'un adulte, ne peut pas reposer ses pieds ou ses skis sur le repose-pieds associé à sa place tout en étant adossé au dossier du télésiège.

[0005] Par conséquent, un enfant a tendance à se rapprocher du bord avant de l'assise du télésiège de manière à pouvoir atteindre le repose-pieds et y reposer ses pieds ou ses skis, ce qui est très dangereux puisque l'enfant peut alors soit glisser en dessous de la barre de sécurité et chuter du télésiège si le garde-corps est en position abaissée, soit directement chuter du télésiège tant que le garde-corps est encore dans la position relevée.

[0006] La présente invention vise à remédier à ces inconvénients.

[0007] Le problème technique à la base de l'invention consiste donc à fournir un siège pour une installation de remontée mécanique qui soit de structure simple et économique, tout en garantissant un transport sécurisé et confortable des passagers, y compris des passagers de petite taille.

[0008] A cet effet, la présente invention concerne un siège, tel qu'un télésiège, pour une installation de remontée mécanique, telle qu'une installation de transport à câble aérien, le siège comprenant :

- une assise comportant au moins une partie d'assise sur laquelle un passager peut s'asseoir,

- un garde-corps comprenant une barre de sécurité et au moins un élément de support fixé à la barre de sécurité et s'étendant transversalement à la barre de sécurité, le garde-corps étant monté mobile entre une position relevée et une position abaissée, la barre de sécurité étant configurée pour s'étendre au moins en partie devant un passager assis sur l'au moins une partie d'assise lorsque le garde-corps est dans la position abaissée, et l'au moins un élément de support étant configuré pour s'étendre entre les jambes d'un passager assis sur l'au moins une partie d'assise lorsque le garde-corps est dans la position abaissée,

caractérisé en ce que l'au moins un élément de support comporte un premier repose-pieds et un deuxième repose-pieds qui sont configurés pour être décalés verticalement l'un par rapport à l'autre lorsque le garde-corps est dans la position abaissée, et en ce que les premier et deuxième repose-pieds sont configurés de telle sorte que le premier repose-pieds est disposé à une plus haute altitude que le deuxième repose-pieds lorsque le garde-corps est dans la position abaissée, le premier repose-pieds présentant un encombrement latéral inférieur à l'encombrement latéral du deuxième repose-pieds.

[0009] Une telle configuration des premier et deuxième repose-pieds permet d'assurer un confort optimal à un passager de petite taille, puisque ce dernier peut aisément reposer ses pieds ou ses skis sur le repose-pieds le plus élevée parmi les premier et deuxième repose-pieds, tout en étant adossé au dossier du siège. Ces dispositions permettent ainsi d'augmenter le confort des passagers de petites tailles, tout en leur assurant une grande sécurité.

[0010] En outre, une telle configuration des premier et deuxième repose-pieds permet de limiter les risques de conflit entre le premier repose-pieds et les chaussures d'un passager de grande taille lorsque ce dernier repose ses pieds ou ses skis sur le deuxième repose-pieds.

[0011] Le siège peut en outre présenter une ou plusieurs des caractéristiques suivantes, prises seules ou en combinaison.

[0012] Selon un mode de réalisation de l'invention, le garde-corps est configuré de telle sorte que, lorsque le garde-corps est dans la position abaissée, la barre de sécurité s'étend transversalement au moins en partie au dessus de l'au moins une partie d'assise, et l'au moins un élément de support s'étend vers le bas et devant une portion centrale de l'au moins une partie d'assise.

[0013] Selon un mode de réalisation de l'invention, chacun des premier et deuxième repose-pieds s'étend sensiblement parallèlement à la barre de sécurité.

[0014] Selon un mode de réalisation de l'invention, le premier repose-pieds présente des dimensions inférieures à celles du deuxième repose-pieds.

[0015] Selon un mode de réalisation de l'invention, chacun des premier et deuxième repose-pieds est allongé, le premier repose-pieds présentant une longueur in-

férieure à la longueur du deuxième repose-pieds.

[0016] Selon un mode de réalisation de l'invention, chacun des premier et deuxième repose-pieds s'étend latéralement de part et d'autre de l'au moins un élément de support.

[0017] Selon un mode de réalisation de l'invention, le premier repose-pieds comporte une première partie d'appui et une deuxième partie d'appui s'étendant respectivement de part et d'autre de l'au moins un élément de support, et le deuxième repose-pieds comporte une première partie d'appui et une deuxième partie d'appui s'étendant respectivement de part et d'autre de l'au moins un élément de support.

[0018] Selon un mode de réalisation de l'invention, les première et deuxième parties d'appui du premier repose-pieds sont respectivement plus courtes que les première et deuxième parties d'appui du deuxième repose-pieds.

[0019] Selon un mode de réalisation de l'invention, les première et deuxième parties d'appui du premier repose-pieds ont sensiblement la même longueur, et les première et deuxième parties d'appui du deuxième repose-pieds ont sensiblement la même longueur.

[0020] Selon un mode de réalisation de l'invention, chacun des premier et deuxième repose-pieds est centré par rapport à l'au moins un élément de support.

[0021] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un élément de support comporte une partie d'appui configurée pour prendre appui contre l'au moins une partie d'assise lorsque le garde-corps est dans la position abaissée.

[0022] Selon un mode de réalisation de l'invention, la partie d'appui prévue sur l'au moins un élément de support est configurée pour prendre appui contre le bord avant de l'au moins une partie d'assise, lorsque le garde-corps est dans la position abaissée.

[0023] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un élément de support est allongé et courbé dans sa direction longitudinale.

[0024] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un élément de support s'étend sensiblement perpendiculairement à la barre de sécurité.

[0025] Selon un mode de réalisation de l'invention, les premier et deuxième repose-pieds de l'au moins un élément de support sont configurés pour être décalés horizontalement l'un par rapport à l'autre lorsque le garde-corps est dans la position abaissée.

[0026] Selon un mode de réalisation de l'invention, le garde-corps comporte plusieurs éléments de support décalés les uns par rapport aux autres. Avantagusement, chaque élément de support est associé à une partie d'assise respective.

[0027] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins une partie d'assise comporte une échancrure de passage destinée au passage d'au moins une jambe d'un passager assis sur l'au moins une partie d'assise, l'échancrure de passage étant configurée de telle sorte que l'au moins une partie d'assise présente une profondeur d'assise qui varie sur au moins une partie de la

largeur de l'au moins une partie d'assise. La présence d'une telle échancrure de passage sur l'au moins une partie d'assise permet de définir, dans la zone d'extension de l'échancrure de passage, une profondeur d'assise moins importante, et donc de permettre à un enfant ou à un passager de petite taille de pouvoir plier ses genoux tout en étant adossé au dossier du siège. Ces dispositions permettent ainsi d'augmenter le confort des usagers de petites tailles, tout en leur assurant une grande sécurité.

[0028] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'échancrure de passage est destinée au passage des deux jambes d'un passager assis sur l'au moins une partie d'assise.

[0029] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'échancrure de passage s'étend sur toute l'épaisseur de l'au moins une partie d'assise.

[0030] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins une partie d'assise comporte un bord arrière et un bord avant opposé au bord arrière respectif, le bord arrière de l'au moins une partie d'assise étant adjacent à un dossier du siège.

[0031] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'échancrure de passage est située dans un bord avant de l'au moins une partie d'assise. Ainsi, le bord avant de l'au moins une partie d'assise est incurvé de manière à délimiter l'échancrure de passage.

[0032] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'échancrure de passage présente une profondeur qui varie le long de la largeur de l'au moins une partie d'assise. Une telle configuration de l'échancrure de passage permet d'une part de définir une profondeur d'assise moins importante dans une première portion prédéterminée de l'au moins une partie d'assise et donc de permettre à un passager de petite taille de pouvoir plier ses genoux tout en étant adossé au dossier, et d'autre part de conserver, dans une deuxième portion prédéterminée de l'au moins une partie d'assise, une profondeur d'assise classique pour un passager de taille standard.

[0033] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'échancrure de passage comporte une partie centrale et deux parties latérales disposées de part et d'autre de la partie centrale, la partie centrale étant plus profonde que les deux parties latérales.

[0034] Selon un mode de réalisation de l'invention, la profondeur de l'échancrure de passage est plus importante dans la portion centrale de l'au moins une partie d'assise.

[0035] Selon un mode de réalisation de l'invention, le rapport de la profondeur maximale de l'échancrure de passage sur la profondeur maximale de l'au moins une partie d'assise est compris entre 0,10 et 0,35.

[0036] Selon un mode de réalisation de l'invention, le rapport de la largeur maximale de l'échancrure de passage sur la largeur maximale de l'au moins une partie d'assise est compris entre 0,5 et 1.

[0037] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'échancrure de passage est centrée par rapport à l'au

moins une partie d'assise.

[0038] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'échancrure de passage présente un profil curviligne.

[0039] Selon un mode de réalisation de l'invention, le siège comporte plusieurs parties d'assise disposées les unes à côtés des autres, chaque partie d'assise comprenant une surface d'assise sur laquelle un passager peut s'asseoir.

[0040] Selon un mode de réalisation de l'invention, chaque partie d'assise comporte une échancrure de passage destinée au passage d'au moins une jambe d'un passager assis sur la partie d'assise respective, chaque échancrure de passage étant configurée de telle sorte que la partie d'assise respective présente une profondeur d'assise qui varie sur au moins une partie de la largeur de la partie d'assise respective.

[0041] Selon un mode de réalisation de l'invention, la distance maximale entre l'échancrure de passage et la barre de sécurité du garde-corps dans la position abaissée est inférieure à 25 cm.

[0042] Selon un mode de réalisation de l'invention, le siège est débrayable, et comporte avantageusement une pince d'accouplement débrayable destinée à accoupler le siège à un câble tracteur.

[0043] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'assise comprend au moins un dispositif de retenue de bâton de ski.

[0044] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski est disposé de manière adjacente à l'au moins une partie d'assise.

[0045] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski est disposé entre deux parties d'assise adjacentes, et plus particulièrement entre les bords avant de deux parties d'assise adjacentes.

[0046] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski est fixé sur l'assise du siège.

[0047] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski comprend une encoche de retenue configurée pour recevoir au moins en partie et retenir au moins un bâton de ski, et avantageusement deux bâtons de ski.

[0048] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue s'étend transversalement à la barre de sécurité, et par exemple sensiblement perpendiculairement à la barre de sécurité.

[0049] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue s'étend sensiblement perpendiculairement à la direction d'extension du siège.

[0050] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue présente une section transversale sensiblement en V.

[0051] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue présente une largeur qui diminue en direction du fond de l'encoche de retenue.

[0052] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue comporte deux parois latérales et

une paroi de fond. Avantageusement, les deux parois latérales sont inclinées l'une par rapport à l'autre.

[0053] Selon un mode de réalisation de l'invention, au moins l'une des parois latérales, et par exemple chaque paroi latérale, comprend au moins un élément de retenue, tel qu'un picot de retenue, configuré pour coopérer par frottement avec un bâton de ski reçu dans l'encoche de retenue respective.

[0054] Selon un mode de réalisation de l'invention, la paroi de fond de l'encoche de retenue est inclinée par rapport à l'horizontale et par rapport à la verticale.

[0055] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski comprend une partie de retenue pourvue de l'encoche de retenue.

[0056] Selon un mode de réalisation de l'invention, la partie de retenue est réalisée au moins en partie en matériau élastiquement déformable, et par exemple en élastomère.

[0057] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue présente une largeur minimale inférieure au diamètre d'un bâton de ski.

[0058] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue présente avantageusement une profondeur supérieure ou égale au double du diamètre d'un bâton de ski.

[0059] Selon un mode de réalisation de l'invention, le siège comporte un dossier comportant une première traverse de dossier et une deuxième traverse de dossier, les première et deuxième traverses de dossier étant espacées l'une par rapport à l'autre et la première traverse de dossier étant disposée au dessus de la deuxième traverse de dossier.

[0060] Selon un mode de réalisation de l'invention, le dossier et l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski sont conformés de telle sorte que lorsqu'au moins un bâton de ski est reçu et retenu par l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski, ledit bâton de ski est incliné par rapport à la verticale et est apte à prendre appui sur le dossier du siège, et par exemple sur la première traverse de dossier pour un bâton de ski de grande taille et sur la deuxième traverse de dossier pour un bâton de ski de petite taille.

[0061] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un dispositif de retenue de bâton de ski comprend deux éléments de renforcement disposés de part et d'autre de la partie de retenue et fixés sur l'assise du siège.

[0062] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'au moins un élément de support est une barre de support.

[0063] Selon un mode de réalisation de l'invention, l'encoche de retenue est ouverte vers le haut.

[0064] De toute façon l'invention sera bien comprise à l'aide de la description qui suit en référence au dessin schématique annexé représentant, à titre d'exemple non limitatif, une forme d'exécution de ce siège.

[0065] Figure 1 est une vue partielle en perspective d'un télésiège selon la présente invention.

[0066] Figure 2 est une vue de dessus du télésiège de

la figure 1.

[0067] Figure 3 est une vue de côté du télésiège de la figure 1.

[0068] Figures 4 et 5 sont des vues, à l'échelle agrandie, de deux variantes de réalisation d'un dispositif de retenue de bâton de ski appartenant au télésiège de la figure 1.

[0069] Figure 6 est une vue en coupe selon la ligne VI-VI de la figure 3.

[0070] Les figures 1 à 6 représentent un télésiège 2 pour une installation de transport à câble aérien.

[0071] Comme montré plus particulièrement sur les figures 1 et 2, le télésiège 2 comporte une structure de support 3 comportant un arceau de support 4 et une potence 5 sur laquelle est fixé l'arceau de support 4. Le télésiège 2 peut en outre comprendre une pince d'accouplement débrayable (non représentée sur les figures) fixée à la potence 5 et destinée à accoupler le télésiège 2 à un câble tracteur de l'installation de transport.

[0072] Le télésiège 2 comprend en outre une assise 6 comportant plusieurs parties d'assise 7 disposées les unes à côté des autres. Chaque partie d'assise 7 comporte une surface d'assise sur laquelle un passager peut s'asseoir. Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, l'assise 6 comporte six parties d'assise 7. Cependant, l'assise 6 pourrait comprendre un nombre différent de parties d'assise 7, et par exemple deux, trois, quatre ou cinq parties d'assise 7.

[0073] Le télésiège 2 comprend également un dossier 8. Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, le dossier 8 comporte une première traverse de dossier 9 et une deuxième traverse de dossier 11 sensiblement parallèles et espacées l'une de l'autre, la première traverse de dossier 9 étant disposée au dessus de la deuxième traverse de dossier 11.

[0074] Chaque partie d'assise 7 comporte un bord arrière 7a adjacent au dossier 8 et un bord avant 7b opposé au bord arrière 7a respectif. Avantagement, le bord avant 7b de chaque partie d'assise 7 comporte une échancrure de passage 12 destinée au passage des jambes d'un passager assis sur la partie d'assise 7 respective.

[0075] Avantagement, chaque échancrure de passage 12 présente un profil curviligne et une profondeur qui varie le long de la largeur de la partie d'assise 7 respective. Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, la profondeur de chaque échancrure de passage 12 est plus importante dans la portion centrale de la partie d'assise 7 respective que dans les portions latérales de la partie d'assise 7 respective.

[0076] Le rapport de la profondeur maximale de chaque échancrure de passage 12 sur la profondeur maximale de la partie d'assise 7 respective peut par exemple être compris entre 0,10 et 0,35, et par exemple entre 0,15 et 0,25, et le rapport de la largeur maximale de chaque échancrure de passage 12 sur la largeur maximale de la partie d'assise 7 respective peut par exemple être compris entre 0,5 et 1, et par exemple entre 0,80 et 1.

[0077] Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, chaque échancrure de passage 12 est centrée par rapport à la partie d'assise 7 respective, et s'étend sur toute l'épaisseur de la partie d'assise 7 respective.

[0078] Une telle configuration de chaque échancrure de passage 12 permet d'une part de définir, dans la portion centrale de la partie d'assise 7 respective, une profondeur d'assise moins importante et donc de permettre à un enfant, qui a des cuisses plus courtes mais des jambes plus rapprochées, de pouvoir plier ses genoux tout en étant adossé au dossier 8, et d'autre part de conserver, dans les portions latérales de la partie d'assise 7 respective, une profondeur d'assise classique pour un adulte dont les cuisses sont plus longues et les jambes sont plus écartées.

[0079] Le télésiège 2 comprend de plus un garde-corps 13 comprenant une barre de sécurité 14. Le garde-corps 13 est monté pivotant autour d'un axe de pivotement entre une position abaissée (voir la figure 1) dans laquelle la barre de sécurité 14 s'étend devant les passagers assis sur le télésiège 2, et une position relevée. Avantagement, lorsque le garde-corps 13 est dans la position abaissée, la distance maximale entre chaque échancrure de passage 12 et la barre de sécurité 14 est inférieure à 25 cm.

[0080] Le garde-corps 13 comporte en outre plusieurs barres de support 15 associées chacune à une partie d'assise 7 respective, et fixés chacune à la barre de sécurité 14. Chaque barre de support 15 s'étend à partir de la barre de sécurité 14, et s'étend perpendiculairement à la barre de sécurité 14. Chaque barre de support 15 est configurée pour s'étendre entre les jambes d'un utilisateur assis sur la partie d'assise 7 respective lorsque le garde-corps 13 est dans la position abaissée. Plus particulièrement, chaque barre de support 15 est configurée pour s'étendre vers le bas et devant une portion centrale de la partie d'assise 7 respective lorsque le garde-corps 13 est dans la position abaissée. Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, chaque barre de support 15 est incurvée dans sa direction longitudinale.

[0081] Chaque barre de support 15 comporte une partie d'appui 16 configurée pour prendre appui contre la partie d'assise 7 respective, et plus particulièrement contre le bord avant 7b de la partie d'assise 7 respective, lorsque le garde-corps 13 est dans la position abaissée.

[0082] Chaque barre de support 15 comprend un premier repose-pieds 17, également nommé repose-skis, et un deuxième repose-pieds 18, également nommé repose-skis décalés l'un par rapport à l'autre et s'étendant sensiblement parallèlement à la barre de sécurité 14. Les premier et deuxième repose-pieds 17, 18 de chaque barre de support 15 sont disposés de telle sorte que, lorsque le garde-corps 13 est dans la position abaissée, le premier repose-pieds 17 de chaque barre de support 15 est disposé à une plus haute altitude que le deuxième repose-pieds 18 respectif. Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, les premier et deuxième re-

pose-pieds 17, 18 de chaque barre de support 15 sont également disposés de telle sorte que, lorsque le garde-corps 13 est dans la position abaissée, le premier repose-pieds 17 de chaque barre de support 15 est décalé horizontalement par rapport au deuxième repose-pieds 18 respectif. Cependant, les premier et deuxième repose-pieds 17, 18 de chaque barre de support 15 pourraient s'étendre verticalement l'un au dessus de l'autre lorsque le garde-corps 13 est dans la position abaissée.

[0083] Avantageusement, le premier repose-pieds 17 de chaque barre de support 15 présente un encombrement latéral inférieur à l'encombrement latéral du deuxième repose-pieds 18 respectif. De façon avantageuse, les premier et deuxième repose-pieds 17, 18 de chaque barre de support 15 sont respectivement centrés par rapport à la barre de support 15 respective, et s'étendent respectivement latéralement de part et d'autre de la barre de support 15 respective.

[0084] Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, chaque premier repose-pieds 17 comporte une première partie d'appui 17a et une deuxième partie d'appui 17b s'étendant respectivement de part et d'autre de la barre de support 15 respective, et chaque deuxième repose-pieds 18 comporte une première partie d'appui 18a et une deuxième partie d'appui 18b s'étendant respectivement de part et d'autre de la barre de support 15 respective. Avantageusement, les première et deuxième parties d'appui 17a, 17b de chaque premier repose-pieds 17 sont plus courtes que les première et deuxième parties d'appui 18a, 18b de chaque deuxième repose-pieds 18.

[0085] Une telle configuration des premiers et deuxième repose-pieds 17, 18 permet d'une part d'assurer un confort optimal pour les passagers de petite taille puisque ces derniers peuvent reposer leurs pieds ou leurs skis sur les premiers repose-pieds 17, et d'autre part de limiter les risques de conflit entre les premiers repose-pieds 17 et les chaussures de passagers de grande taille lorsque ces derniers reposent leurs pieds ou leurs skis sur les deuxième repose-pieds 18.

[0086] Le télésiège 2 comprend en outre plusieurs dispositifs de retenue de bâton de ski 19 fixés sur l'assise 6 du télésiège 2, et disposés chacun entre deux parties d'assise 7 adjacentes, et plus particulièrement entre les bords avant 7b de deux parties d'assise 7 adjacentes. La présence de tels dispositifs de retenue de bâton de ski 19 permet aux passagers de pouvoir fixer de manière amovible leurs bâtons de ski sur l'assise 6, et donc de ne pas se soucier des bâtons de ski pendant la durée du trajet sur le télésiège 2. Ces dispositions permettent ainsi d'améliorer encore le confort des passagers, en particulier de ceux accompagnés d'enfants.

[0087] Comme montré plus particulièrement sur la figure 4, chaque dispositif de retenue de bâton de ski 19 comprend une partie de retenue 21 réalisée en matériau élastiquement déformable, et par exemple en élastomère. La partie de retenue 21 est pourvue d'une encoche de retenue 22 ouverte vers le haut et configurée pour recevoir au moins en partie et retenir deux bâtons de ski

25. Ainsi, chaque encoche de retenue 22 présente une profondeur supérieure ou égale au double du diamètre d'un bâton de ski 25.

[0088] Chaque encoche de retenue 22 comporte deux parois latérales 22a et une paroi de fond 22b. Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, les deux parois latérales 22a de chaque encoche de retenue 22 sont inclinées l'une par rapport à l'autre de telle sorte que chaque encoche de retenue 22 présente une section transversale, selon un plan de coupe perpendiculaire à la direction d'extension de l'encoche de retenue 22 respective, sensiblement en V et une largeur qui diminue en direction de la paroi de fond 22b respective.

[0089] Avantageusement, chaque encoche de retenue 22 s'étend perpendiculairement à la barre de sécurité 14, et présente une largeur minimale inférieure au diamètre d'un bâton de ski 25.

[0090] Comme montré sur les figures 4 à 6, chaque paroi latérale 22a de chaque encoche de retenue 22 peut être sensiblement lisse (voir la figure 4), ou comprendre des éléments de retenue, tels que des picots de retenue, (voir les figures 5 et 6), configurés pour coopérer par frottement avec un bâton de ski reçu dans l'encoche de retenue 22 respective.

[0091] Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, chaque dispositif de retenue de bâton de ski 19 comprend deux éléments de renforcement 23, par exemple réalisés sous forme de plaques de renforcement, disposés de part et d'autre de la partie de retenue 21 respective, et servant à la fixation du dispositif de retenue de bâton de ski 19 respectif sur l'assise 6 du télésiège 2, par exemple à l'aide de vis de fixation 24.

[0092] Selon le mode de réalisation représenté sur les figures, chaque dispositif de retenue de bâton de ski 19 est configuré de telle sorte que lorsqu'un bâton de ski 25 est reçu dans et retenu par un dispositif de retenue de bâton de ski 19, ledit bâton de ski 25 est incliné par rapport à la verticale et est apte à prendre appui sur le dossier 8 du télésiège 2, et par exemple sur la première traverse de dossier 9 pour un bâton de ski 25 de grande taille et sur la deuxième traverse de dossier 11 pour un bâton de ski 25 de petite taille.

[0093] Comme il va de soi, l'invention ne se limite pas à la seule forme d'exécution de ce siège, décrite ci-dessus à titre d'exemple, elle en embrasse au contraire toutes les variantes de réalisation couvertes par les revendications.

50 Revendications

1. Siège (2), tel qu'un télésiège, pour une installation de remontée mécanique, telle qu'une installation de transport à câble aérien, le siège comprenant :

- une assise (6) comportant au moins une partie d'assise (7) sur laquelle un passager peut s'asseoir,

- un garde-corps (13) comprenant une barre de sécurité (14) et au moins un élément de support (15) fixé à la barre de sécurité (14) et s'étendant transversalement à la barre de sécurité (14), le garde-corps (13) étant monté mobile entre une position relevée et une position abaissée, la barre de sécurité (14) étant configurée pour s'étendre au moins en partie devant un passager assis sur l'au moins une partie d'assise (7) lorsque le garde-corps (13) est dans la position abaissée, et l'au moins un élément de support (15) étant configuré pour s'étendre entre les jambes d'un passager assis sur l'au moins une partie d'assise (7) lorsque le garde-corps (13) est dans la position abaissée,

caractérisé en ce que l'au moins un élément de support (15) comporte un premier repose-pieds (17) et un deuxième repose-pieds (18) qui sont configurés pour être décalés verticalement l'un par rapport à l'autre lorsque le garde-corps (13) est dans la position abaissée, et **en ce que** les premier et deuxième repose-pieds (17, 18) sont configurés de telle sorte que le premier repose-pieds (17) est disposé à une plus haute altitude que le deuxième repose-pieds (18) lorsque le garde-corps (13) est dans la position abaissée, le premier repose-pieds (17) présentant un encombrement latéral inférieur à l'encombrement latéral du deuxième repose-pieds (18).

2. Siège selon la revendication 1, dans lequel le garde-corps (13) est configuré de telle sorte que, lorsque le garde-corps (13) est dans la position abaissée, la barre de sécurité (14) s'étend transversalement au moins en partie au dessus de l'au moins une partie d'assise (7), et l'au moins un élément de support (15) s'étend vers le bas et devant une portion centrale de l'au moins une partie d'assise (7).
3. Siège selon la revendication 1 ou 2, dans lequel chacun des premier et deuxième repose-pieds (17, 18) s'étend latéralement de part et d'autre de l'au moins un élément de support (15).
4. Siège selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, dans lequel chacun des premier et deuxième repose-pieds (17, 18) est centré par rapport à l'au moins un élément de support (15).
5. Siège selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, dans lequel l'au moins un élément de support (15) comporte une partie d'appui (16) configurée pour prendre appui contre l'au moins une partie d'assise (7) lorsque le garde-corps (13) est dans la position abaissée.
6. Siège selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, dans lequel l'au moins un élément de support

(15) est allongé et courbé dans sa direction longitudinale.

7. Siège selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, dans lequel les premier et deuxième repose-pieds (17, 18) de l'au moins un élément de support (15) sont configurés pour être décalés horizontalement l'un par rapport à l'autre lorsque le garde-corps (13) est dans la position abaissée.
8. Siège selon l'une quelconque des revendications 1 à 7, dans lequel l'au moins une partie d'assise (7) comporte une échancrure de passage (12) destinée au passage d'au moins une jambe d'un passager assis sur l'au moins une partie d'assise (7), l'échancrure de passage (12) étant configurée de telle sorte que l'au moins une partie d'assise (7) présente une profondeur d'assise qui varie sur au moins une partie de la largeur de l'au moins une partie d'assise (7).
9. Siège selon la revendication 8, dans lequel l'échancrure de passage (12) présente une profondeur qui varie le long de la largeur de l'au moins une partie d'assise (7).
10. Siège selon l'une quelconque des revendications 1 à 9, dans lequel l'assise comprend au moins un dispositif de retenue de bâton de ski (19).

Patentansprüche

1. Sessel (2), wie ein Sessellift, für eine Schilftanlage, wie eine Beförderungsanlage mit einer Freileitung, wobei der Sessel Folgendes umfasst:
 - eine Sitzfläche (6), die mindestens einen Sitzflächenteil (7) beinhaltet, auf den sich ein Passagier setzen kann,
 - einen Bügel (13), der eine Sicherheitsstange (14) und mindestens ein Stützelement (15) umfasst, das an der Sicherheitsstange (14) befestigt ist und sich quer zur Sicherheitsstange (14) erstreckt, wobei der Bügel (13) zwischen einer angehobenen Position und einer abgesenkten Position beweglich montiert ist, wobei die Sicherheitsstange (14) konfiguriert ist, um sich mindestens teilweise vor einem Passagier zu erstrecken, der auf dem mindestens einen Sitzflächenteil (7) sitzt, wenn der Bügel (13) in der abgesenkten Position ist, und wobei das mindestens ein Stützelement (15) konfiguriert ist, um sich zwischen den Beinen eines Passagiers zu erstrecken, der auf dem mindestens einen Sitzflächenteil (7) sitzt, wenn der Bügel (13) in der abgesenkten Position ist,

dadurch gekennzeichnet, dass das mindestens ei-

ne Stützelement (15) eine erste Fußstütze (17) und eine zweite Fußstütze (18) beinhaltet, die konfiguriert sind, um vertikal zueinander versetzt zu sein, wenn der Bügel (13) in der abgesenkten Position ist, und dadurch, dass die erste und zweite Fußstütze (17, 18) derart konfiguriert sind, dass die erste Fußstütze (17) auf einer größeren Höhe als die zweite Fußstütze (18) angeordnet ist, wenn der Bügel (13) in der abgesenkten Position ist, wobei die erste Fußstütze (17) eine seitliche Ausdehnung aufweist, der geringer ist, als die seitliche Ausdehnung der zweiten Fußstütze (18).

2. Sessel nach Anspruch 1, wobei der Bügel (13) derart konfiguriert ist, dass, wenn der Bügel (13) in der abgesenkten Position ist, sich die Sicherheitsstange (14) querlaufend, mindestens teilweise oberhalb von dem mindestens einen Sitzflächenteil (7) erstreckt, und sich das mindestens eine Stützelement (15) nach unten, und vor einem zentralen Abschnitt von dem mindestens einen Sitzflächenteil (7) erstreckt.
3. Sessel nach Anspruch 1 oder 2, wobei sich jede der ersten und zweiten Fußstütze (17, 18) seitlich, beiderseits des mindestens einen Stützelements (15) erstreckt.
4. Sessel nach einem der Ansprüche 1 bis 3, wobei jede der ersten und zweiten Fußstütze (17, 18) in Bezug auf das mindestens eine Stützelement (15) zentriert ist.
5. Sessel nach einem der Ansprüche 1 bis 4, wobei das mindestens eine Stützelement (15) ein Anlege- teil (16) beinhaltet, das konfiguriert ist, um sich an dem mindestens einen Sitzflächenteil (7) anzulegen, wenn der Bügel (13) in der abgesenkten Position ist.
6. Sessel nach einem der Ansprüche 1 bis 5, wobei das mindestens eine Stützelement (15) in seiner Längsrichtung länglich und gekrümmt ist.
7. Sessel nach einem der Ansprüche 1 bis 6, wobei die erste und zweite Fußstütze (17, 18) des mindestens einen Stützelements (15) konfiguriert sind, um horizontal zueinander versetzt zu sein, wenn der Bügel (13) in der abgesenkten Position ist.
8. Sessel nach einem der Ansprüche 1 bis 7, wobei das mindestens eine Sitzflächenteil (7) einen Durchgangsausschnitt (12) beinhaltet, der für den Durchgang mindestens eines Beines eines Passagiers bestimmt ist, der auf dem mindestens einen Sitzflächenteil (7) sitzt, wobei der Durchgangsausschnitt (12) derart konfiguriert ist, dass der mindestens eine Sitzflächenteil (7) eine Sitzflächentiefe aufweist, die auf mindestens einem Teil der Breite des mindestens einen Sitzflächenteils (7) variiert.

9. Sessel nach Anspruch 8, wobei der Durchgangsausschnitt (12) eine Tiefe aufweist, die entlang der Breite des mindestens einen Sitzflächenteils (7) variiert.

10. Sessel nach einem der Ansprüche 1 bis 9, wobei die Sitzfläche mindestens eine Schistock-Rückhaltevorteilung (19) umfasst.

10 Claims

1. A chair (2), such as a chairlift, for a ski-lift facility, such as an aerial cable lift facility, the chair comprising:

- a seat (6) including at least one seating portion (7) on which a passenger could sit,
- a railing (13) comprising a safety bar (14) and at least one support element (15) fastened to the safety bar (14) and extending transversely to the safety bar (14), the railing (13) being mounted movable between a raised position and a lowered position, the safety bar (14) being configured to extend at least partially in front of a passenger sitting on the at least one seating portion (7) when the railing (13) is in the lowered position, and the at least one support element (15) being configured to extend between the legs of a passenger sitting on the at least one seating portion (7) when the railing (13) is in the lowered position,

characterized in that the at least one support element (15) includes a first footrest (17) and a second footrest (18) which are configured to be shifted vertically with respect to one another when the railing (13) is in the lowered position, and **in that** the first and second footrests (17, 18) are configured such that the first footrest (17) is disposed at a higher height than the second footrest (18) when the railing (13) is in the lowered position, the first footrest (17) having a lateral bulk smaller than the lateral bulk of the second footrest (18).

2. The chair according to claim 1, wherein the railing (13) is configured such that, when the railing (13) is in the lowered position, the safety bar (14) extends transversely at least partially above the at least one seating portion (7), and the at least one support element (15) extends downwards and in front of a central portion of the at least one seating portion (7).
3. The chair according to claim 1 or 2, wherein each of the first and second footrests (17, 18) extends laterally on either side of the at least one support element (15).
4. The chair according to any one of claims 1 to 3,

wherein each of the first and second footrests (17, 18) is centered with respect to the at least one support element (15).

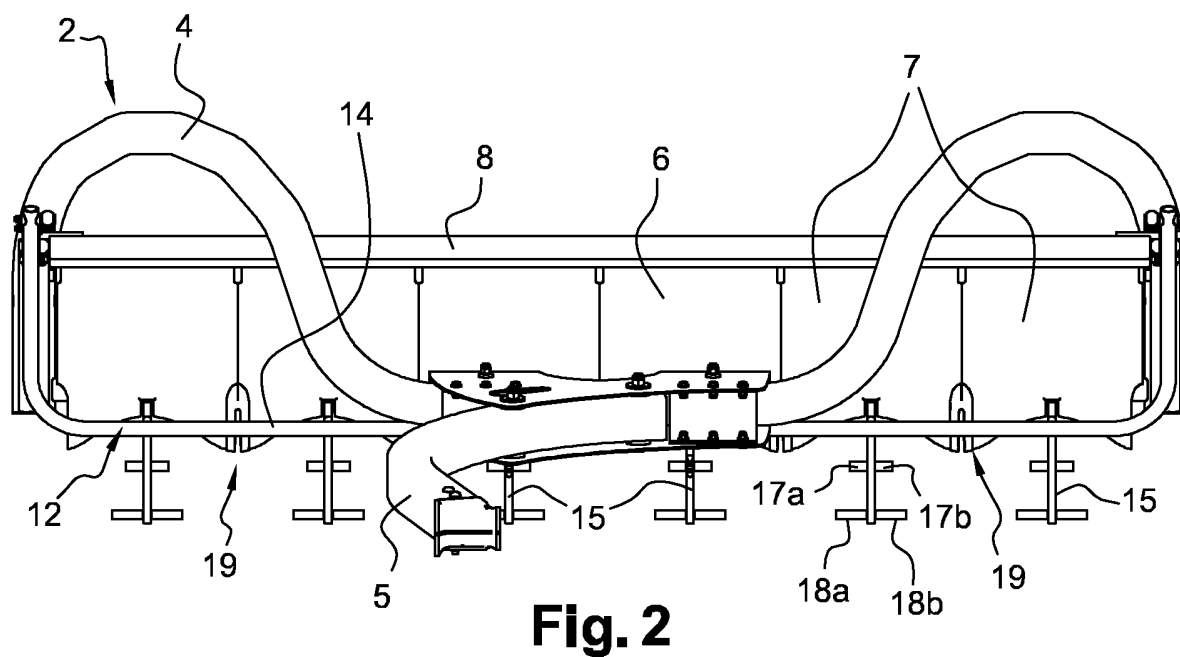
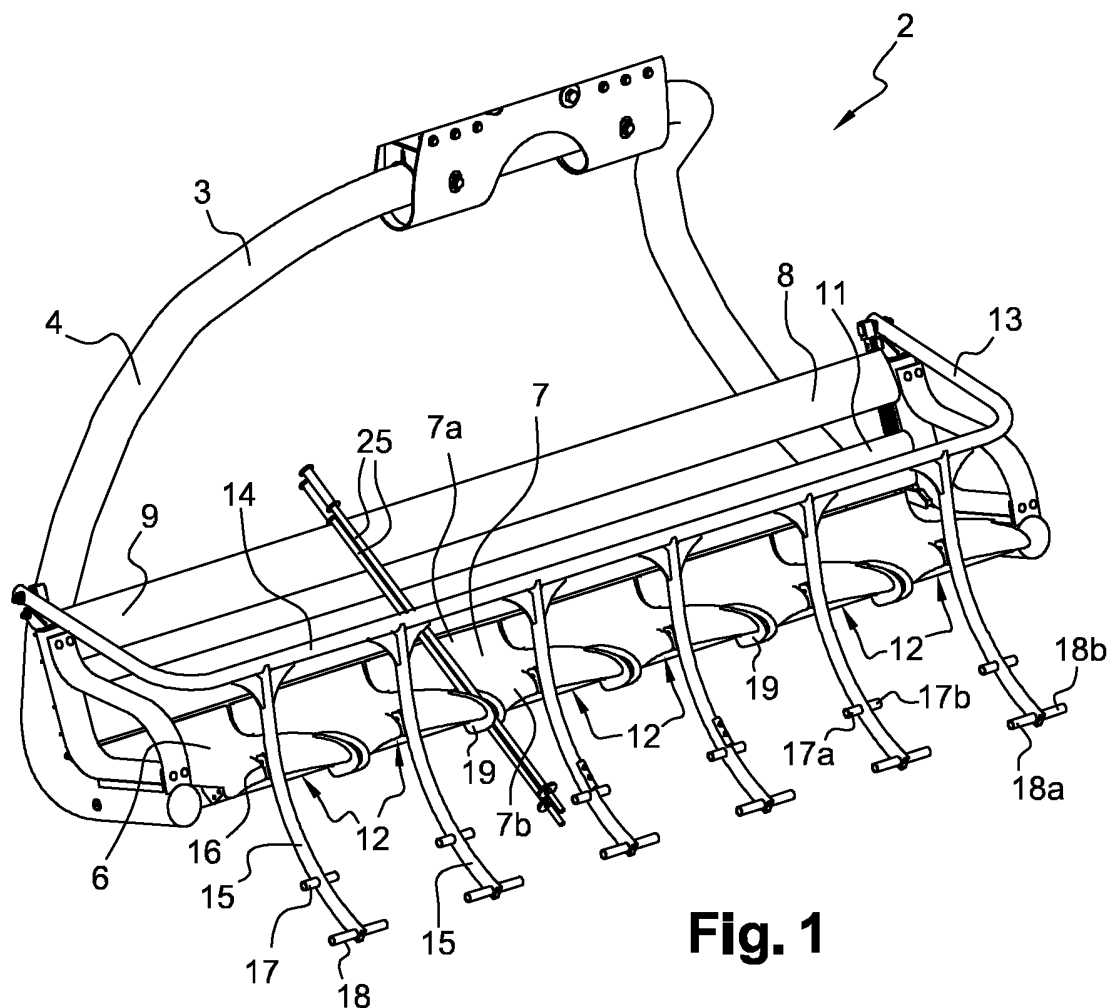
5. The chair according to any one of claims 1 to 4, 5
 wherein the at least one support element (15) includes a bearing portion (16) configured to bear against the at least one seating portion (7) when the railing (13) is in the lowered position. 10
6. The chair according to any one of claims 1 to 5, wherein the at least one support element (15) is elongate and curved in its longitudinal direction. 15
7. The chair according to any one of claims 1 to 6, 15
 wherein the first and second footrests (17, 18) of the at least one support element (15) are configured to be shifted horizontally with respect to one another when the railing (13) is in the lowered position. 20
8. The chair according to any one of claims 1 to 7, wherein the at least one seating portion (7) includes a passage indentation (12) intended for the passage of at least one leg of a passenger sitting on the at least one seating portion (7), the passage indentation (12) being configured such that the at least one seating portion (7) has a seating depth which varies over at least one portion of the width of the at least one seating portion (7). 25
9. The chair according to claim 8, wherein the passage indentation (12) has a depth which varies along the width of the at least one seating portion (7). 30
10. The chair according to any one of claims 1 to 9, 35
 wherein the seat comprises at least one ski pole retaining device (19). 40

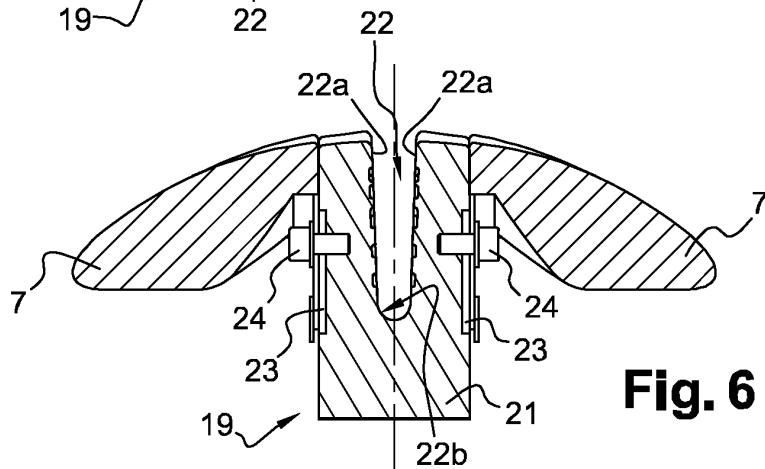
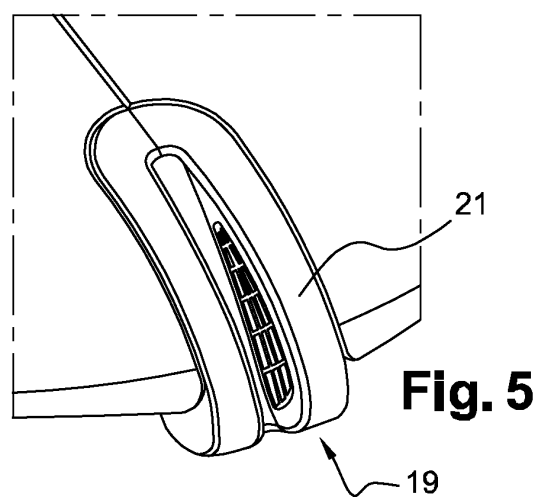
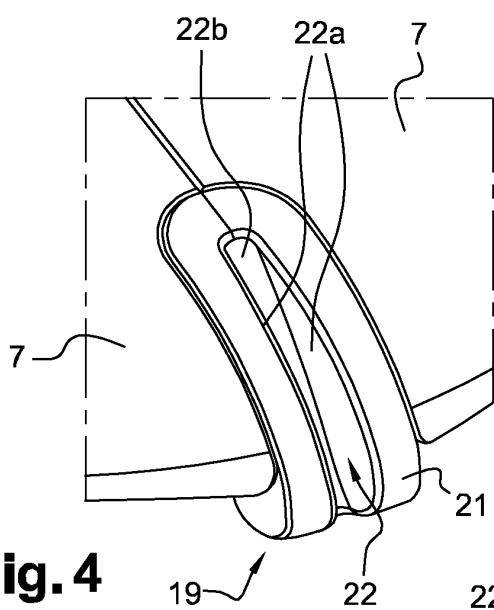
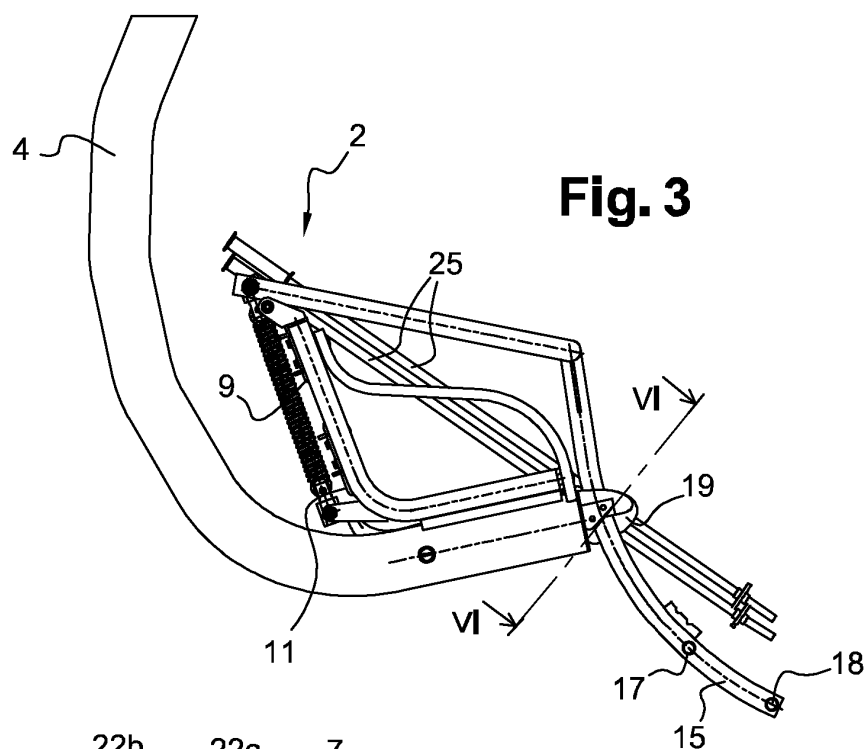
40

45

50

55





RÉFÉRENCES CITÉES DANS LA DESCRIPTION

Cette liste de références citées par le demandeur vise uniquement à aider le lecteur et ne fait pas partie du document de brevet européen. Même si le plus grand soin a été accordé à sa conception, des erreurs ou des omissions ne peuvent être exclues et l'OEB décline toute responsabilité à cet égard.

Documents brevets cités dans la description

- US 20040000529 A1 [0002]