

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 04.04.00.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 05.10.01 Bulletin 01/40.

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) : CENTRE D'ETUDES ET RECHER-
CHE POUR L'AUTOMOBILE (CERA) Société anonyme
— FR.

72 Inventeur(s) : TARALLO JEAN MICHEL.

73 Titulaire(s) :

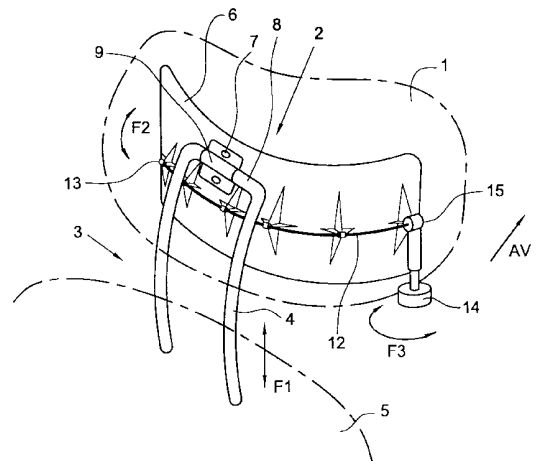
74 Mandataire(s) : BOUJU DERAMBURE BUGNION SA.

54 APPUI-TÊTE A CONCAVITE REGLABLE.

57 L'invention concerne un appui-tête de siège compre-
nant au moins un coussin (1) solidaire d'un insert (2)
monté sur une armature (3).

Ledit insert comprend une plaque (6) allongée horizon-
talement en matériau souple fixée à ladite armature, ladite
plaque étant galbée pour présenter une concavité vers
l'avant du véhicule, des moyens de réglage (12, 14, 15)
étant prévus pour régler ladite concavité.

Application notamment aux véhicules automobiles.



APPUI-TETE A CONCAVITE REGLABLE

La présente invention concerne un appui-tête de siège,
5 notamment de véhicule automobile, et plus particulièrement un tel
appui-tête comprenant au moins un coussin solidaire d'un insert
monté sur une armature.

On connaît déjà de tels appuis-tête. L'insert peut, par exemple,
être constitué d'une palette surmoulée "in situ" dans une mousse de
10 matière plastique à l'intérieur d'une enveloppe textile. L'insert est
alors généralement monté rotatif sur la branche horizontale d'une
armature en U dont les deux branches verticales sont guidées et
réglées en hauteur dans le dossier du siège.

Un tel agencement permet donc de régler le coussin d'appui-
15 tête en inclinaison et en hauteur.

Un autre aspect du confort de l'appui-tête est toutefois négligé
dans ces dispositifs connus. En effet, rien n'est prévu pour régler la
géométrie de la surface d'appui et plus particulièrement son galbe.
Hors, l'utilisateur peut souhaiter disposer d'une surface d'appui
20 relativement plane en utilisation normale, et d'une surface d'appui
plus galbée dans une position de repos.

La présente invention vise à pallier cet inconvénient.

Plus particulièrement, l'invention a pour but de fournir des
moyens pour régler le galbe d'un tel appui-tête.

A cet effet, l'invention a pour objet un appui-tête de siège,
25 notamment de véhicule automobile, comprenant au moins un coussin
solidaire d'un insert monté sur une armature, caractérisé par le fait
que ledit insert comprend une plaque allongée horizontalement en
matériau souple fixée à ladite armature, ladite plaque étant galbée
30 pour présenter une concavité vers l'avant du véhicule, des moyens
de réglage étant prévus pour régler ladite concavité.

Dans un mode de réalisation particulier, ladite plaque est
réalisée en matériau élastique et lesdits moyens de réglage
comprennent un câble guidé sensiblement horizontalement à une
35 certaine distance de ladite plaque et fixé aux extrémités de ladite

plaque, et comprennent en outre des moyens de réglage pour régler la longueur dudit câble.

Le galbe de l'appui-tête est ainsi réglé en réglant le galbe de l'insert. Ce dernier est arc-bouté sur le câble de réglage dont la
5 longueur détermine la concavité de l'insert.

Dans un mode de réalisation particulier de l'invention, lesdits moyens de réglage comprennent une molette de traction sur le câble fixée à ladite plaque, et un dispositif à cliquet pour bloquer la rotation de ladite molette dans un sens prédéterminé.

10 L'insert peut posséder une forme généralement cylindrique.

Toutefois, on peut également adopter une forme généralement tronconique, de manière à offrir une surface d'appui plus confortable pour la tête de l'utilisateur lorsque l'appui-tête est dans ses configurations les plus galbées.

15 On décrira maintenant, à titre d'exemple non limitatif, un mode de réalisation particulier de l'invention, en référence aux dessins schématiques annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue en perspective de l'arrière d'un appui-tête selon l'invention ; et

20 la figure 2 est une vue également en perspective à plus grande échelle d'une partie de cet appui-tête.

On voit à la figure 1 un appui-tête composé d'un coussin 1 en mousse à l'intérieur duquel est logé un insert 2 monté sur une armature 3. L'armature 3 est en forme de U avec deux branches latérales 4 engagées dans le dossier 5 d'un siège de véhicule automobile.
25

De façon connue, les broches 5 sont agencées pour coulisser dans des douilles (non représentées) solidaires du dossier 5 pour permettre le réglage en hauteur du coussin 1 dans la direction de la
30 flèche F1.

L'insert 2 est constitué pour l'essentiel d'une plaque 6 en matière plastique souple et élastique, sensiblement rectangulaire et allongée dans la direction horizontale. La plaque 6 est montée à l'aide de vis ou de rivets 7 sur la branche transversale supérieure 8
35 de l'armature 3 par l'intermédiaire d'un cavalier 9.

Le cavalier maintient la plaque 6 sur la branche 8 avec un certain frottement de manière à permettre un réglage de l'inclinaison du coussin 1 dans le sens de la flèche F2.

5 La plaque 6 est galbée de manière à présenter son côté concave vers l'avant du véhicule (flèche AV). Comme cela est mieux représenté à la figure 2, la plaque 6 comporte à sa partie arrière des nervures 10 renforcées par des goussets 11. Les nervures 10 sont réparties sur la longueur de la plaque 6.

10 Un câble 12 est fixé en 13 à une extrémité longitudinale de la plaque 6 et est engagé de façon coulissante dans les extrémités des nervures 10. Ainsi le câble 12 est maintenu sensiblement parallèle à la plaque 6 à une certaine distance de celle-ci et du côté de son côté convexe.

15 A l'autre extrémité longitudinale de la plaque 6, une molette 14 associée à un système à cliquet 15 est monté sur la plaque 6. La molette 14 permet d'enrouler le câble 12 de manière à faire varier sa longueur. Le cliquet permet la rotation de la molette 14 selon la flèche F3 dans un seul sens entraînant la réduction de la longueur du câble 12. Un système de débrayage de tout type connu permet de
20 débrayer le cliquet par exemple en tirant ou en poussant sur la molette 14.

La plaque 6 est cintrée de construction dans sa configuration où le galbe est maximum. Dans cette configuration de la plaque 6, le câble 12 a sa longueur maximale.

25 On comprend que, lorsque à l'aide de la molette 14 on réduit la longueur du câble 12, on réduit simultanément le galbe ou le rayon de courbure de la plaque 6 en s'opposant à l'élasticité du matériau qui tend à le ramener à sa valeur initiale. Le cliquet 15 s'oppose à ce que la molette 14 tourne dans le sens contraire, lorsqu'elle est
30 relâchée.

Ainsi, on peut réduire progressivement, en tournant la molette 14, le galbe de la plaque 6 et donc du coussin 1.

Lorsque l'on souhaite réaugmenter ce galbe, il suffit de débrayer le cliquet 15 et l'élasticité de la plaque 6 la ramène dans sa
35 position d'origine.

REVENDEICATIONS

1 – Appui-tête de siège, notamment de véhicule automobile,
5 comprenant au moins un coussin (1) solidaire d'un insert (2) monté
sur une armature (3), caractérisé par le fait que ledit insert comprend
une plaque (6) allongée horizontalement en matériau souple fixée à
ladite armature, ladite plaque étant galbée pour présenter une
10 concavité vers l'avant du véhicule, des moyens de réglage (12, 14,
15) étant prévus pour régler ladite concavité.

2 – Appui-tête selon la revendication 1, dans lequel ladite
plaque (6) est réalisée en matériau élastique et lesdits moyens de
réglages comprennent un câble (12) guidé sensiblement
horizontalement à une certaine distance de ladite plaque et fixé aux
15 extrémités de ladite plaque, et des moyens de réglage (14, 15) pour
régler la longueur dudit câble.

3 – Appui-tête selon la revendication 2, dans lequel lesdits
moyens pour régler la longueur du câble comprennent une molette
(14) de traction sur le câble (12) fixée à ladite plaque, et un dispositif
20 à cliquet (15) pour bloquer la rotation de ladite molette dans un sens
prédéterminé.

4 – Appui-tête selon l'une quelconque des revendications 1 à
3, dans lequel ledit insert (2) est généralement cylindrique.

5 – Appui-tête selon l'une quelconque des revendications 1 à 3,
25 dans lequel ledit insert (2) est généralement tronconique.

1 / 1

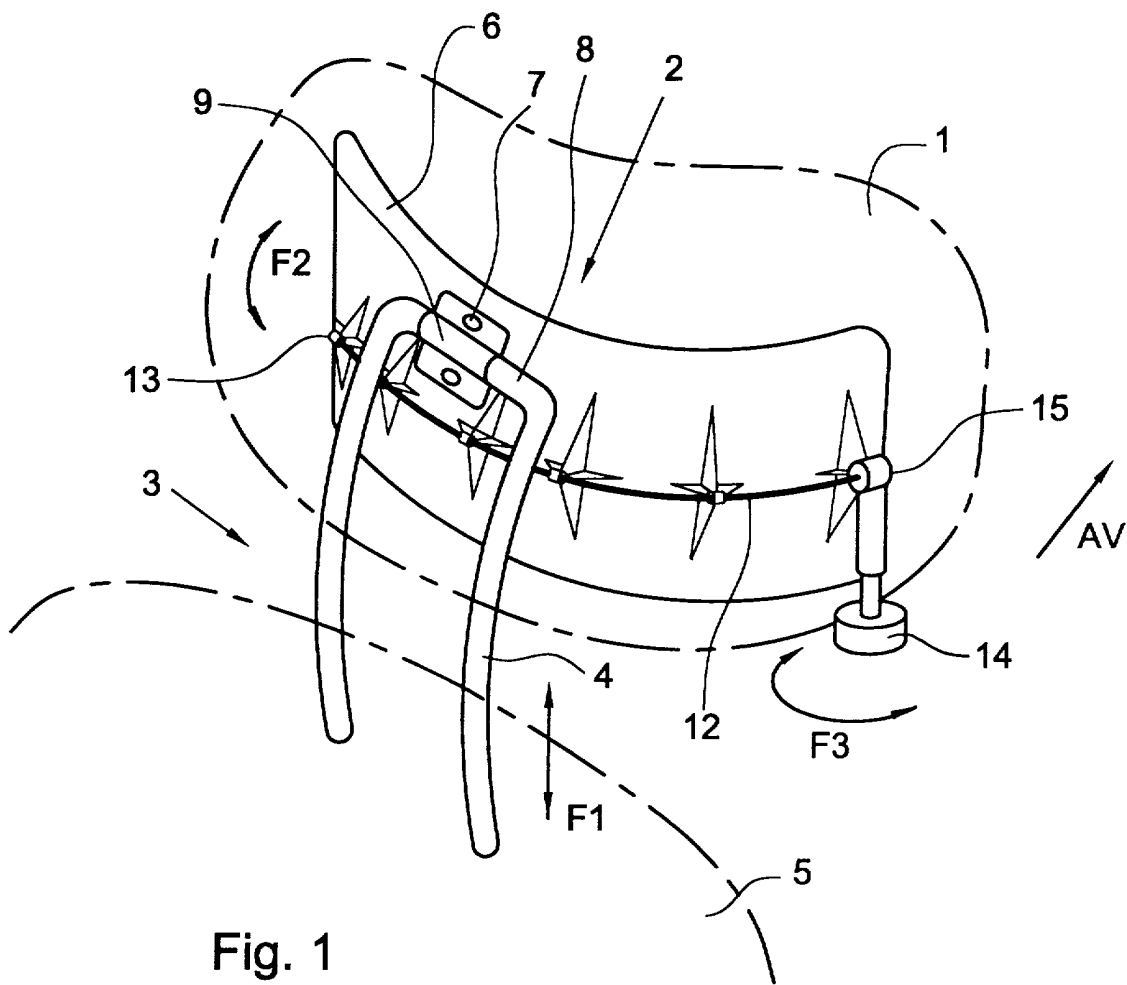


Fig. 1

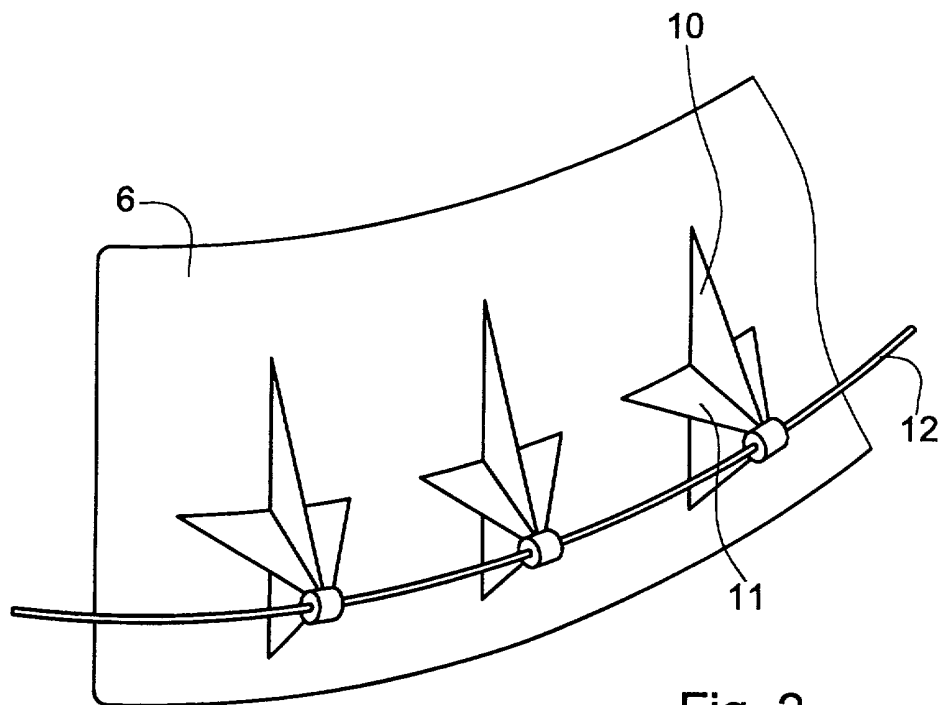


Fig. 2



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

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

2806985

N° d'enregistrement
national

FA 585076
FR 0004267

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	US 4 637 655 A (FOURREY FRANCOIS ET AL) 20 janvier 1987 (1987-01-20)	1	B60N2/48
A	* colonne 2, ligne 25 - ligne 42; figures 1-5 *	2	
X	EP 0 142 822 A (BREITENBACH DIETER) 29 mai 1985 (1985-05-29)	1	
X	WO 96 29914 A (SITTAB STOL AKTIEBOLAG ;AHSTON PETERSSON BOERJE (SE)) 3 octobre 1996 (1996-10-03)	1	
A	DE 196 02 909 A (KEIPER RECARO GMBH CO) 31 juillet 1997 (1997-07-31)	1	
A	EP 0 152 867 A (HAMMERSTEIN GMBH C ROB) 28 août 1985 (1985-08-28)	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 009, no. 313 (M-437), 10 décembre 1985 (1985-12-10) & JP 60 148727 A (NISSAN JIDOSHA KK), 6 août 1985 (1985-08-06)		B60N
A	* abrégé *		
A	US 4 890 885 A (GROSSMANN KAY) 2 janvier 1990 (1990-01-02)		
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
19 décembre 2000		Gatti, C	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

1

EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)