

19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

11) N° de publication :

2 881 383

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

21) N° d'enregistrement national :

06 50290

51) Int Cl⁸ : B 60 N 2/22 (2006.01)

12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22) Date de dépôt : 27.01.06.

30) Priorité : 28.01.05 DE 102005004271.6.

43) Date de mise à la disposition du public de la demande : 04.08.06 Bulletin 06/31.

56) Liste des documents cités dans le rapport de recherche préliminaire : *Ce dernier n'a pas été établi à la date de publication de la demande.*

60) Références à d'autres documents nationaux apparentés :

71) Demandeur(s) : C. ROB. HAMMERSTEIN GMBH & CO. KG — DE.

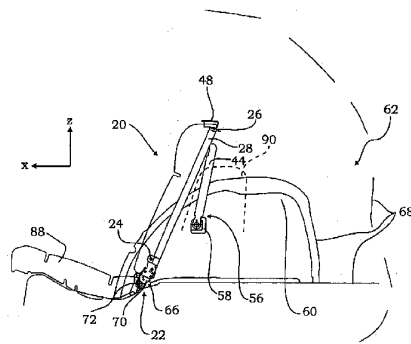
72) Inventeur(s) : BECKER BURCKHARD, SOKOLLA JORG, MULLER ANDREAS, DICK ANDRE et JONAS LUTZ.

73) Titulaire(s) :

74) Mandataire(s) : NONY & ASSOCIES.

54) UNITE DE DOSSIER D'UN SIEGE DE VEHICULE AUTOMOBILE.

57) Une unité de dossier d'un siège de véhicule automobile, en particulier d'un siège arrière, présente un dossier (20) et un support (22) qui est relié par articulation au dossier (20). Un rail de guidage (28) qui est situé dans le plan x-z est disposé sur la face arrière (26) du dossier (20). Un chariot (30) est prévu qui est disposé de manière déplaçable dans ce rail de guidage (28) et qui peut être arrêté dans des positions différentes dans le rail de guidage (28). Un dispositif de manoeuvre est associé au chariot (30) et fait passer, lorsqu'il est actionné, ledit chariot (30) de la position arrêtée normalement présente dans une position de déblocage. Un appui (44) présente une extrémité proche laquelle est articulée sur le chariot (30), ainsi qu'une extrémité éloignée (56) laquelle est réalisée pour être fixée sur une partie de carrosserie (68).



FR 2 881 383 - A1



Unité de dossier d'un siège de véhicule automobile

5 L'invention se rapporte à un dossier d'un siège de
véhicule automobile ; elle se prête en particulier à
des dossiers de sièges arrière, comprenant un dossier
et un support auquel le dossier est relié par
articulation, par exemple à des dossiers de sièges
10 arrière pour une troisième rangée de sièges et en
particulier à un dossier d'une rangée de sièges qui est
directement contiguë à un espace à bagages. L'invention
se rapporte en outre à un véhicule automobile qui est
équipé d'un siège lequel présente un tel dossier.

15

De l'art antérieur on connaît un dossier d'un siège de
véhicule automobile, sur la face arrière duquel est
articulé un appui dont la longueur peut être modifiée.
En modifiant la longueur de cet appui, le dossier est
20 incliné plus ou moins.

En inclinant le dossier, l'espace se trouvant derrière
celui-ci peut être agrandi ou réduit. Mais une
inclinaison du dossier conduit également à ce que le
25 confort d'assise sur le siège associé soit modifié.
C'est pourquoi il faut trouver un certain compromis.
Cependant, dans l'ensemble, il est possible d'agrandir
la surface de chargement derrière le siège au détriment
de la zone où est situé le siège ou bien où l'on est
30 assis, ou vice-versa.

Cet avantage qui existe dans le cas du dossier du type
mentionné au début, doit être gardé, et ce dossier doit
être développé. L'invention a pour objet de développer

le dossier du type mentionné au début, de telle manière qu'un réglage plus flexible et ajustable de façon plus avantageuse soit possible, que, en particulier, la possibilité de réglage peut être cachée élégamment de sorte que l'on ne peut voir que très peu de l'extérieur.

Cet objet est atteint par une unité de dossier d'un siège de véhicule automobile, en particulier d'un siège arrière, comprenant un dossier et un support auquel le dossier est relié par articulation, caractérisée par le fait qu'un rail de guidage qui est situé dans le plan x-z est disposé sur la face arrière du dossier, qu'un chariot est prévu qui est disposé de manière déplaçable dans ce rail de guidage et qui peut être arrêté dans des positions différentes dans le rail de guidage, qu'un dispositif de manœuvre est prévu qui est associé au chariot et qui, lorsqu'il est actionné, fait passer ledit chariot de la position arrêtée normalement présente dans une position de déblocage, et qu'un appui est prévu qui présente une extrémité proche laquelle est articulée sur le chariot, ainsi qu'une extrémité éloignée laquelle est réalisée pour être fixée sur une partie de carrosserie.

Par l'intermédiaire de l'appui ou bien du bras d'appui, le dossier est fixé dans sa position de pivotement. Au-delà de ce fait, il est relié - sur une articulation libre, non bloquée du dossier, qualifiée aussi d'articulation principale de pivotement - à un support ou bien à une structure porteuse qui est reliée au véhicule automobile associé. Après avoir changé la position du chariot, le dossier prend une position

angulaire différente. Le chariot est déplacé au moyen du dispositif de manœuvre dans une position de déblocage ; normalement, le chariot se trouve dans une position d'arrêt. Dans cette position d'arrêt, il est
5 arrêté dans le rail de guidage. Le dispositif de manœuvre présente une manette ; cette dernière peut être disposée soit à proximité immédiate du chariot, de préférence elle est située dans une zone supérieure du dossier de sorte qu'elle soit facilement accessible.
10 L'extrémité éloignée de l'appui est disposée sur une partie de carrosserie du véhicule automobile associé.

D'une manière avantageuse, un espace à bagages est situé derrière le dossier qui est équipé selon
15 l'invention. Selon le réglage de l'appui, c'est-à-dire selon l'inclinaison du dossier, ledit espace à bagages est agrandi et l'espace pour le siège et le passager assis sur celui-ci est réduit, et vice-versa.

20 De préférence, on peut pivoter le dossier jusque sur la zone assise. C'est-à-dire, de préférence, un angle de pivotement de 120° à peu près est possible, l'angle de pivotement peut être plus grand et plus petit, il peut être de 90° ou de 160° par exemple.

25 De préférence, l'appui s'étend pour l'essentiel dans le plan x-z. Il peut présenter une faible composante dans la direction transversale, donc dans la direction y. De préférence, l'appui est disposé au bord de l'espace à
30 bagages de manière à ne pas affecter celui-ci pratiquement. Il est situé de préférence à proximité d'une partie de carrosserie du véhicule automobile, par exemple à proximité d'un passage de roue. En outre, de

préférence, ledit appui est recouvert le mieux possible, des blessures étant ainsi évitées.

Préféablement le rail de guidage est disposé de
5 manière à être décalé vers un côté du siège, de
préférence, que le rail de guidage est décalé le plus
possible vers un côté du siège montrant vers le côté
extérieur du véhicule. Préféablement l'appui présente
une longueur constante, ou que l'appui présente une
10 longueur réglable, en particulier, que l'appui présente
des portions qui peuvent être déplacées l'une contre
l'autre. Préféablement l'appui est noyé dans la face
arrière du dossier. Préféablement le rail de guidage
s'étend sur plus de la moitié de la hauteur du dossier.
15 Préféablement le rail de guidage s'étend sur plus de
la moitié de la hauteur du dossier. Préféablement le
dossier est relié par articulation, sur son extrémité
inférieure, au support, que ce support présente une
pièce de maintien et un pièce intercalée articulée, que
20 ledit support présente un dispositif de blocage qui,
normalement, bloque ladite pièce intercalée articulée
par rapport à la pièce de maintien, et qu'un dispositif
de déblocage ayant un levier de déblocage, qui -
lorsqu'il est actionné - libère le dispositif de
25 blocage, est associé à ce dispositif de blocage.
Préféablement le dossier est relié au support par une
articulation de dossier libre non bloquée.
Préféablement le chariot présente au moins un levier
d'arrêt. Préféablement le dispositif de manœuvre
30 présente une manette et une tige de déblocage.
Préféablement l'extrémité éloignée de l'appui est
disposée sur une partie de carrosserie du véhicule
automobile. Préféablement l'extrémité éloignée de

l'appui est articulée sur un passage de roue du véhicule automobile. Préféablement l'appui est recouvert au moins en partie par une partie de recouvrement. Préféablement le support pour un dossier

5 présente une pièce de maintien et une pièce intercalée articulée qui sont reliées entre elles de façon articulée par un pivot secondaire, et qu'une articulation principale de pivotement est prévue sur la

10 pièce intercalée articulée. Préféablement le support pour un dossier a un dispositif de blocage qui est prévu entre ladite pièce de maintien et la pièce intercalée articulée. Préféablement un support pour un dossier est caractérisé par le fait que la distance

15 entre le pivot secondaire et l'axe de l'articulation principale de pivotement est comprise entre 5 et 30 % de la hauteur du dossier.

D'autres avantages et caractéristiques de l'invention ressortiront de la description suivante d'exemples de

20 réalisation non limitatifs de l'invention qui seront détaillés ci-après en référence au dessin. Sur ce dessin :

La figure 1 : est une vue de côté schématique sur une

25 dernière rangée de sièges d'un véhicule, un passage de roue, un espace à bagages et des lignes ébauchées de limitation de la carrosserie étant montrés également,

30 la figure 2 : montre une représentation comme celle de la figure 1 ; mais maintenant, le dossier se trouve dans la position verticale,

la figure 3 : est une représentation comme celle de la figure 1 ; mais maintenant, le dossier est complètement rabattu et un support est déplacé en avant ; un appui dont la longueur est réglable est prévu,

la figure 4 : est une représentation en perspective d'un rail de guidage dans lequel est situé un chariot, avec l'appui articulé sur celui-ci et avec une tige de déblocage,

la figure 5 : est une représentation selon la figure 4, mais le rail de guidage étant supprimé,

la figure 6 : montre une coupe suivant la ligne VI-VI sur la figure 9, c'est-à-dire à travers le centre longitudinal du rail de guidage selon la figure 6,

la figure 7 : est une vue de côté dans la même direction de regard que la figure 6, des parties recouvertes étant montrées en traits interrompues,

la figure 8 : est une représentation comme celle de la figure 7, mais dans la position déverrouillée,

la figure 9 : est une coupe suivant la ligne de coupe IX-IX sur la figure 7,

la figure 10 : est une vue de côté d'une zone supérieure d'un rail de guidage avec le dispositif de manœuvre, le chariot et

l'appui ; c'est l'état verrouillé qui est
montré,

5 la figure 11 : est une vue comme celle de la figure 10,
mais maintenant en état déverrouillé,

la figure 12 : est une représentation en perspective
d'une pièce intercalée articulée entre le
dossier et la structure porteuse,
10

la figure 13 : est la vue comme celle de la figure 12,
mais maintenant dans la position
déverrouillée,

15 la figure 14 : montre une vue en perspective de
l'extérieur de ladite pièce intercalée
articulée selon la figure 13,

la figure 15 : est une représentation comme celle de la
figure 14, mais maintenant, le bras articulée
étant déplacé dans une autre position, et
20

la figure 16 : montre une image de montage en
perspective d'une disposition de dossiers
comprenant deux dossiers séparés de taille
différente.
25

On décrira ci-après l'unité de dossier en référence à
la figure 1 ; les mêmes chiffres de référence utilisés
30 ici seront utilisés également pour les autres figures.
L'unité de dossier d'un siège de véhicule automobile
présente un dossier 20 et un support 22 qui, en cas
normal, est fixé par rapport à la carrosserie. Le

dossier 20 peut pivoter en avant et en arrière, par exemple dans les positions qui sont montrées sur les figures 2 et 3, autour d'une articulation de dossier 24 qui est une articulation libre non bloquée. Sur la face

5 arrière 26 du dossier 20 est disposé un rail de guidage 28, celui-ci s'étend dans le plan x-z. Mais, il peut être également un peu oblique, c'est-à-dire présenter une composante dans la direction y. Pour l'essentiel, le rail de guidage 28 est un rail profilé en C, comme

10 on peut le voir par exemple sur les figures 4 et 9. De tels rails sont utilisés aussi pour les dispositifs de réglage longitudinal de sièges de véhicule automobile. Ils forment un espace creux allongé en forme de canal qu'ils limitent. Cet espace creux est ouvert, dans le

15 sens longitudinal, le long d'une fente qui est délimitée pour l'essentiel par les extrémités libres du profilé.

Au lieu d'un tel rail profilé, on peut utiliser - comme

20 rail de guidage - également des barres, n'importe quel autre profilé, des crémaillères et semblable.

Un chariot 30 est disposé dans le rail de guidage 28 de manière à être déplaçable dans celui-ci ; normalement,

25 il est arrêté dans le rail de guidage 28. A cette fin, le rail de guidage 28 présente des évidements d'arrêt 32 et le chariot 30 présente au moins un levier d'arrêt 34 ; dans l'exemple de réalisation montré, il présente deux leviers d'arrêt 34 de construction identique.

30 Ledit levier d'arrêt 34 présente deux taquets d'arrêt qui se prennent dans les évidements d'arrêt 32, voir les figures 6 et 7 par exemple. Le chariot 30 présente un axe pivotant 36 sur lequel sont fixés les deux

leviers d'arrêt 34. Les leviers d'arrêt 34 sont maintenus dans la position d'arrêt au moyen d'un ressort 38 (voir figure 6). En outre, le chariot 30 présente un boîtier 40 dans lequel est tenu l'axe 36.

5 Ledit boîtier 40 présente des extrémités de boîtier qui s'appuient, par des corps de glissement 42 réalisés en matière plastique par exemple, sur des coins intérieurs du profil intérieur pour l'essentiel carré du rail de guidage 28, voir figure 9 par exemple.

10

Au milieu de l'axe 36 est articulé un appui 44 ; celui-ci se projette vers l'extérieur par la fente longitudinale du rail de guidage 28. Il est réalisé en tant que pièce profilée, voir figures 4 et 5 par

15 exemple, afin de ne pas fléchir même lorsqu'il est soumis à des efforts importants. Le dossier 20 est positionné et tenu par l'intermédiaire de l'appui 44, ceci est également valable lorsque le dossier est soumis à des efforts qui sont dus à un accident ;

20 l'appui 44 doit être construit donc de manière correspondante. Si l'appui 44 fléchit, le dossier 20 ne serait plus tenu d'une manière suffisante.

Afin de pouvoir débloquent le chariot 30, on prévoit un

25 dispositif de manœuvre. Celui-ci présente une tige de déblocage 46. Cette dernière s'étend jusqu'à l'arête supérieure du dossier 20 où elle est reliée par une articulation à une manette 48 qui constitue, elle aussi, une partie dudit dispositif de manœuvre. La tige

30 de déblocage 46 présente des échancrures 50 qui sont situées aux distances où sont prévus les évidements d'arrêt 32 ; la figure 10 montre trois de telles échancrures 50. De préférence, elles sont disposées de

façon périodique, tout comme les évidements d'arrêt 32. Elles agissent de concert avec une goupille 52 qui est reliée aux deux leviers d'arrêt 34 et qui fait saillie transversalement de ceux-ci.

5

La figure 7 montre l'état arrêté. La goupille 52 se trouve sur le point le plus profond d'une échancrure 50, les deux leviers d'arrêt 34 sont en prise avec des évidements respectifs d'arrêt 32.

10

Lorsque la tige de déblocage 46 est déplacée, par exemple tirée vers le haut dans la direction de la flèche 54 au moyen de la manette 48, la goupille 52 glisse de manière à quitter l'échancrure 50 et atteint
15 une arête supérieure de la tige de déblocage 46 ; dans cette position, les deux leviers d'arrêt 34 sont soulevés et ne se trouvent plus en prise avec les évidements d'arrêt 32. Dans cette position, le dossier 20 peut être réglé. Le dossier peut être réglé de
20 manière à être incliné en arrière encore un peu plus fortement que sur la figure 1, à savoir jusqu'à ce que le chariot 30 soit situé tout en haut du dossier 20 ; mais, il peut pivoter également en avant de manière à atteindre la position verticale selon la figure 2 ou la
25 position selon la figure 3 où il est rabattu. Dans cette dernière position, le chariot se trouve à l'autre extrémité du guidage longitudinal qui est formé par le rail de guidage 28. Pour des positions différentes quelconques, des évidements d'arrêt 32 peuvent être
30 prévus sur demande. Si les évidements d'arrêt 32 sont disposés périodiquement, un arrêtage du dossier 20 est possible dans une position graduée quelconque.

L'appui 44 présente une extrémité proche avec laquelle il est articulé sur le chariot 30. Il présente également une extrémité éloignée 56 avec laquelle il est articulé sur une pièce de logement 58 qui, de son côté, est fixée sur une partie de carrosserie 68, ici sur un passage de roue 60. L'appui 44 se trouve dans le plan x-z. Mais, il peut présenter aussi une certaine composante dans la direction y. De préférence, l'appui 44 est recouvert par une partie de recouvrement 90, telle qu'un tapis ou un composant correspondant. Il est disposé à proximité d'un côté extérieur du véhicule de telle manière qu'il affecte le moins possible un espace à bagages 62 qui est situé derrière le dossier 20.

En comparant les figures 1 à 3, on voit que l'appui 44 peut prendre des angles différents par rapport au rail de guidage 28, la gamme des angles étant, au maximum, de 180° moins deux fois l'angle pour le blocage automatique entre les matériaux utilisés. Dans une alternative, voir figure 3, il est aussi possible de réaliser l'appui 44 de manière à être constitué par deux portions 43, 45 qui peuvent être déplacées l'une contre l'autre, qui sont guidées l'une dans l'autre et qui peuvent être reliées entre elles par le biais d'un dispositif approprié de blocage (non représenté). De l'art antérieur, on connaît beaucoup de possibilités de réalisation de tels appuis 44 réglables en longueur. La comparaison des figures 1 à 3 fait ressortir également que la longueur totale du rail de guidage qui s'étend pratiquement sur l'ensemble de la hauteur du dossier 20 est utilisée en fait.

Dans l'exemple montré de réalisation, les évidements d'arrêt 32 sont prévus dans le fond du rail de guidage en C 28. Il est aussi possible de réaliser ceux-ci dans les parois latérales ou à un endroit différent. On peut
5 prévoir également des projections d'arrêt dans le rail de guidage 28 ; par conséquent, les leviers d'arrêt 34 sont pourvus d'ouvertures d'arrêt.

La manette 48 est disposée sur la zone supérieure du dossier 20 dans une partie du châssis de manière à
10 pouvoir pivoter autour d'un pivot 64. La manette 48 est une pièce ayant à peu près une forme de V dont la pointe est logée dans le pivot 64. Lorsque la partie supérieure qui forme une manette est soulevée, la tige
15 de déblocage 46 est tirée vers le haut et le dispositif d'arrêt est déverrouillé, voir figure 11. Un ressort est prévu qui maintient le dispositif de manœuvre dans la position arrêtée, telle qu'elle est montrée sur la figure 10 par exemple. Dès que la manette 48 est
20 relâchée, la tige de déblocage 46 est redéplacée ainsi dans une position qui permet un verrouillage. Il est possible qu'un mouvement relatif entre le chariot 30 et le rail de guidage 28 soit encore nécessaire à cela, mais, à la longue, on obtient un verrouillage. De toute
25 façon, le chariot 30 présente, à l'extrémité supérieure du rail de guidage 28, une butée de sorte qu'une position inclinée du dossier 20 au-delà de quelques degrés plus en arrière que sur la figure 1 n'est pas possible. De cette manière, la sécurité dans des
30 accidents à collision arrière est augmentée.

Une réalisation pratique de l'unité de dossier pour l'exemple de réalisation décrit est représentée sur la

figure 16. On peut y voir deux dossiers d'une rangée de sièges, le dossier gauche étant prévu pour un double-siège, le dossier droit étant prévu pour un siège individuel. Tous les deux sont réglables l'un
5 indépendamment de l'autre. Il ressort de cette figure que le rail de guidage 28 associé à chaque dossier 20 est décalé le plus possible vers le côté extérieur du véhicule. Quant au dossier droit 20, on peut y voir l'appui 44 et la pièce de logement 58. En outre, le
10 rail de guidage 28 procure une rigidité mécanique au dossier 20.

Ci-après, on décrira les supports, en particulier les pièces intercalées articulées selon les figures 12 à
15 16. En principe, le dossier 20 peut être articulé directement sur un support 22 solidaire de la carrosserie. Dans l'exemple montré de réalisation, on a interposé encore une pièce intercalée ; celle-ci est décrite ci-après : Le support 22 présente une pièce de
20 maintien 66 qui est reliée à la carrosserie 68. Dans une autre réalisation, elle est reliée par exemple à un support de siège. En outre, le support 22 présente une pièce intercalée articulée 70 qui est reliée à ladite pièce de maintien 66 de manière à être articulée sur un
25 pivot secondaire 72. L'articulation secondaire de pivotement formée de cette manière est arrêtée par un dispositif de blocage - qui sera détaillé ci-après - et est normalement arrêtée. On peut voir ledit dispositif de blocage sur les figures 12 à 15. La pièce de
30 maintien 66 est pourvue de plusieurs échancrures d'arrêt 74. Celles-ci agissent de concert avec un coulisseau de blocage 76 qui est disposé sur ladite pièce intercalée articulée 70 de manière à être

déplaçable ; un trou oblong destiné au guidage du coulisseau est ménagé dans la pièce intercalée articulée 70. Dans la réalisation représentée, il n'existe que deux échancrures de blocage 74, mais aussi
5 plus de deux échancrures de blocage peuvent être prévues.

La figure 12 montre l'état bloqué, la figure 13 montre l'état débloqué, mais la pièce intercalée articulée 70
10 n'est pas encore déplacée ; elle se trouve dans la même position que sur la figure 12. On prévoit un levier de déblocage 78 qui est disposé sur la pièce intercalée articulée 70 de manière à pouvoir pivoter autour d'un pivot. L'un de ses bras est relié à un nœud coulant de
15 tirage 80, toute autre forme d'une manette étant possible. L'autre de ses bras est pourvu d'un trou oblong qui est traversé par un boulon 82 lequel est relié au coulisseau de blocage 76. En faisant pivoter le levier de déblocage 78 - on peut voir ce pivotement
20 en comparant les figures 12 et 13 - ledit coulisseau de blocage 76 vient hors prise de l'échancrure arrière d'arrêt. Cet état est représenté sur la figure 14. L'articulation secondaire de pivotement est donc libre et peut être réglée. Ceci se fait de manière active par
25 un utilisateur, par exemple en actionnant le dossier 20. Lorsque la pièce intercalée articulée 70 est déplacée dans la position selon la figure 15, la position supérieure de blocage est possible et un blocage de ladite articulation secondaire de pivotement
30 peut être à nouveau obtenu.

Ladite pièce de maintien 66 est pourvue encore d'un trou de guidage 84 en arc à travers lequel passe une

goupille de guidage qui est reliée à la pièce intercalée articulée 70, l'angle maximal de pivotement étant ainsi déterminé. En même temps, on obtient une sécurité parce que la goupille de guidage se termine à l'extérieur dans un disque qui recouvre le trou de guidage 84.

Comme on peut le voir sur la figure 16, respectivement une pièce intercalée active, telle qu'elle est montrée sur les figures 12 à 16, est prévue par dossier. Celle-ci est disposée sur un côté du siège, de préférence sur le côté montrant vers le côté extérieur du véhicule. Sur l'autre côté du dossier, par exemple sur le côté montrant vers l'intérieur du véhicule, est prévue une articulation intermédiaire passive. Elle ne se compose que d'une pièce intercalée articulée 70 qui est solidaire d'une traverse 86 laquelle forme le pivot 64. C'est pourquoi elle est fixée par le dispositif de blocage montrant vers le côté extérieur du véhicule. Chaque dossier présente une propre traverse 86 qui forme le pivot respectif 64.

C'est pourquoi, dans la position bloquée de la pièce intercalée décrite, on a seulement une possibilité de pivotement libre de l'articulation principale supérieure de pivotement 24, appelée aussi articulation du dossier. C'est seulement lorsque le dispositif décrit de blocage 74, 76 est libéré que l'on a en sus et aussi la possibilité d'un pivotement autour du pivot secondaire 72.

Grâce à l'articulation secondaire de pivotement décrite, il est possible - en plus du réglage de

l'inclinaison déjà décrit du dossier 20 - d'agrandir le volume de l'espace à bagages 62 en diminuant l'espace devant le dossier 20, et vice-versa. Dans la représentation selon les figures 1 et 2, la pièce intercalée décrite se trouve dans la position que l'on peut voir sur les figures 12 à 14. Dans la représentation selon la figure 3, la pièce intercalée articulée 70 se trouve dans la position selon la figure 15.

10

En principe, la disposition intermédiaire décrite est indépendante de la réalisation décrite auparavant d'un appui du dossier 20 au moyen d'un moyen d'appui 44 et les autres éléments associés. En effet, selon une variante, il est également possible de réaliser l'articulation de dossier 24 par une garniture d'articulation du dossier laquelle est réglable et arrête, telle qu'elle est connue de l'art antérieur. Dans ce cas, la position angulaire du dossier est maintenue donc par ladite garniture d'articulation et non pas par l'appui 44, le rail de guidage 28, le chariot 30 etc. décrits ci-dessus.

En ce qui concerne la réalisation de la pièce intercalée décrite entre le dossier et une structure porteuse, par exemple entre un support de siège ou une carrosserie, la demanderesse se réserve une protection par brevet indépendant, la réalisation d'un appui etc. ne constituant qu'un mode développé avantageux qui peut être remplacé aussi par une garniture d'articulation de dossier selon l'art antérieur ou par une autre fixation du dossier.

La distance entre les deux pivots du dossier 20, donc entre l'articulation de dossier 24 d'un côté et le pivot secondaire 72 de l'autre côté fait environ un sixième de la longueur totale du dossier 20 ; cette distance peut être comprise entre 5 et 30 % de la longueur du dossier 20. Dans la position normale, telle qu'elle est montrée sur les figures 1 et 2 par exemple, la pièce intercalée articulée 70 se trouve pour l'essentiel dans la même direction que le dossier 20 et rallonge au fait le dossier 20. Mais, vue différemment, elle peut être considérée aussi comme une partie d'un support de siège. Dans la position de pivotement en avant de la pièce intercalée articulée 70, telle qu'elle est montrée sur la figure 3 par exemple, la longueur utile de la zone assise 88 du siège de véhicule est raccourcie. Ce raccourcissement est choisi de manière à être encore tolérable ; la longueur de la pièce intercalée articulée 70 est choisie de manière correspondante. Le cas échéant, on ne dispose plus que d'une fonction de siège de réserve.

Sur le châssis du dossier 20, tel qu'il est montré sur la figure 16, peut être monté un dispositif de fixation pour un siège d'auto pour enfant, telle qu'une fixation Isofix. Avantagement, l'appui 44 est noyé dans la face arrière 26 du dossier 20, c'est-à-dire qu'il ne dépasse ce dernier que le moins possible, voir figure 16.

Revendications

5 1. Unité de dossier d'un siège de véhicule automobile,
en particulier d'un siège arrière, comprenant un
dossier (20) et un support (22) auquel le dossier (20)
est relié par articulation, caractérisée par le fait
qu'un rail de guidage (28) qui est situé dans le plan
10 x-z est disposé sur la face arrière (26) du dossier
(20), qu'un chariot (30) est prévu qui est disposé de
manière déplaçable dans ce rail de guidage (28) et qui
peut être arrêté dans des positions différentes dans le
rail de guidage (28), qu'un dispositif de manœuvre est
15 prévu qui est associé au chariot (30) et qui, lorsqu'il
est actionné, fait passer ledit chariot (30) de la
position arrêtée normalement présente dans une position
de déblocage, et qu'un appui (44) est prévu qui
présente une extrémité proche laquelle est articulée
20 sur le chariot (30), ainsi qu'une extrémité éloignée
(56) laquelle est réalisée pour être fixée sur une
partie de carrosserie (68).

2. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé
25 par le fait que le rail de guidage (28) est disposé de
manière à être décalé vers un côté du siège, de
préférence, que le rail de guidage (28) est décalé le
plus possible vers un côté du siège montrant vers le
côté extérieur du véhicule.

30

3. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé
par le fait que l'appui (44) présente une longueur
constante, ou que l'appui (44) présente une longueur

réglable, en particulier, que l'appui (44) présente des portions (43, 45) qui peuvent être déplacées l'une contre l'autre.

5 4. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que l'appui (44) est noyé dans la face arrière (26) du dossier (20).

5. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé
10 par le fait que le rail de guidage s'étend sur plus de la moitié de la hauteur du dossier (20).

6. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le rail de guidage (28) s'étend sur
15 plus de la moitié de la hauteur du dossier (20).

7. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le dossier (20) est relié par articulation, sur son extrémité inférieure, au support
20 (22), que ce support (22) présente une pièce de maintien (66) et une pièce intercalée articulée (70), que ledit support (22) présente un dispositif de blocage (74, 76) qui, normalement, bloque ladite pièce intercalée articulée (70) par rapport à la pièce de
25 maintien (66), et qu'un dispositif de déblocage ayant un levier de déblocage (78), qui - lorsqu'il est actionné - libère le dispositif de blocage (74, 76), est associé à ce dispositif de blocage (74, 76).

30 8. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le dossier (20) est relié au support (22) par une articulation de dossier (24) libre non bloquée.

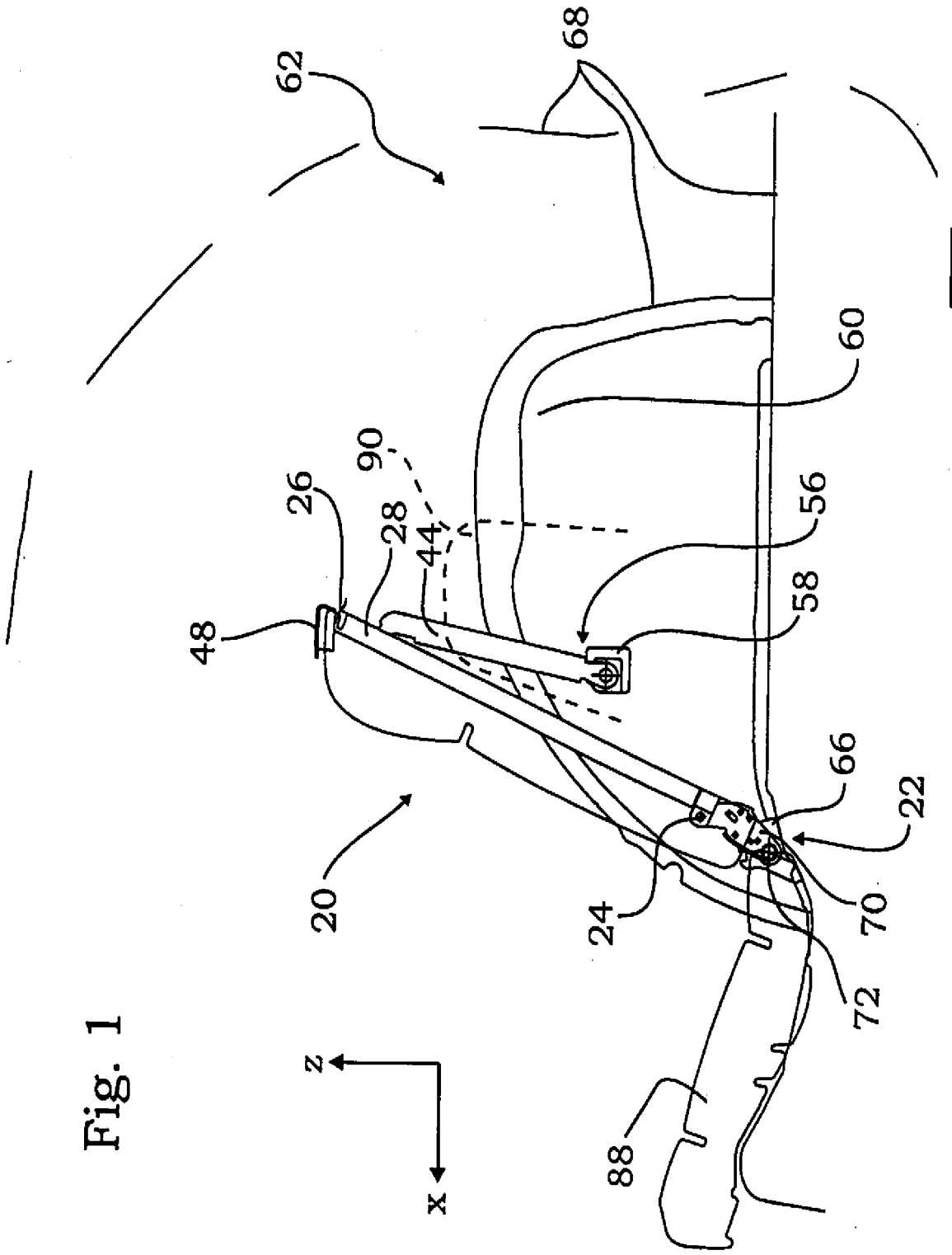
9. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le chariot (30) présente au moins un levier d'arrêt (34).
- 5
10. Dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le dispositif de manœuvre présente une manette (48) et une tige de déblocage (46).
- 10 11. Véhicule automobile ayant un dossier (20) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que l'extrémité éloignée de l'appui (44) est disposée sur une partie de carrosserie (68) du véhicule automobile.
- 15 12. Véhicule automobile selon la revendication 7, caractérisé par le fait que l'extrémité éloignée (56) de l'appui (44) est articulée sur un passage de roue (60) du véhicule automobile.
- 20 13. Véhicule automobile selon la revendication 8, caractérisé par le fait que l'appui (44) est recouvert au moins en partie par une partie de recouvrement (90).
- 25 14. Support pour un dossier, en particulier pour un dossier selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le support (22) présente une pièce de maintien (66) et une pièce intercalée articulée (70) qui sont reliées entre elles de façon articulée par un pivot secondaire (72), et qu'une articulation principale de pivotement (24) est prévue sur la pièce intercalée
- 30 articulée (70).

15. Support pour un dossier selon la revendication 14, caractérisé par le fait qu'un dispositif de blocage (74-80) est prévu entre ladite pièce de maintien (66) et la pièce intercalée articulée (70).

5

16. Support pour un dossier selon la revendication 14, caractérisé par le fait que la distance entre le pivot secondaire (72) et l'axe de l'articulation principale de pivotement (24) est comprise entre 5 et 30 % de la
10 hauteur du dossier (20).

Fig. 1



2/12

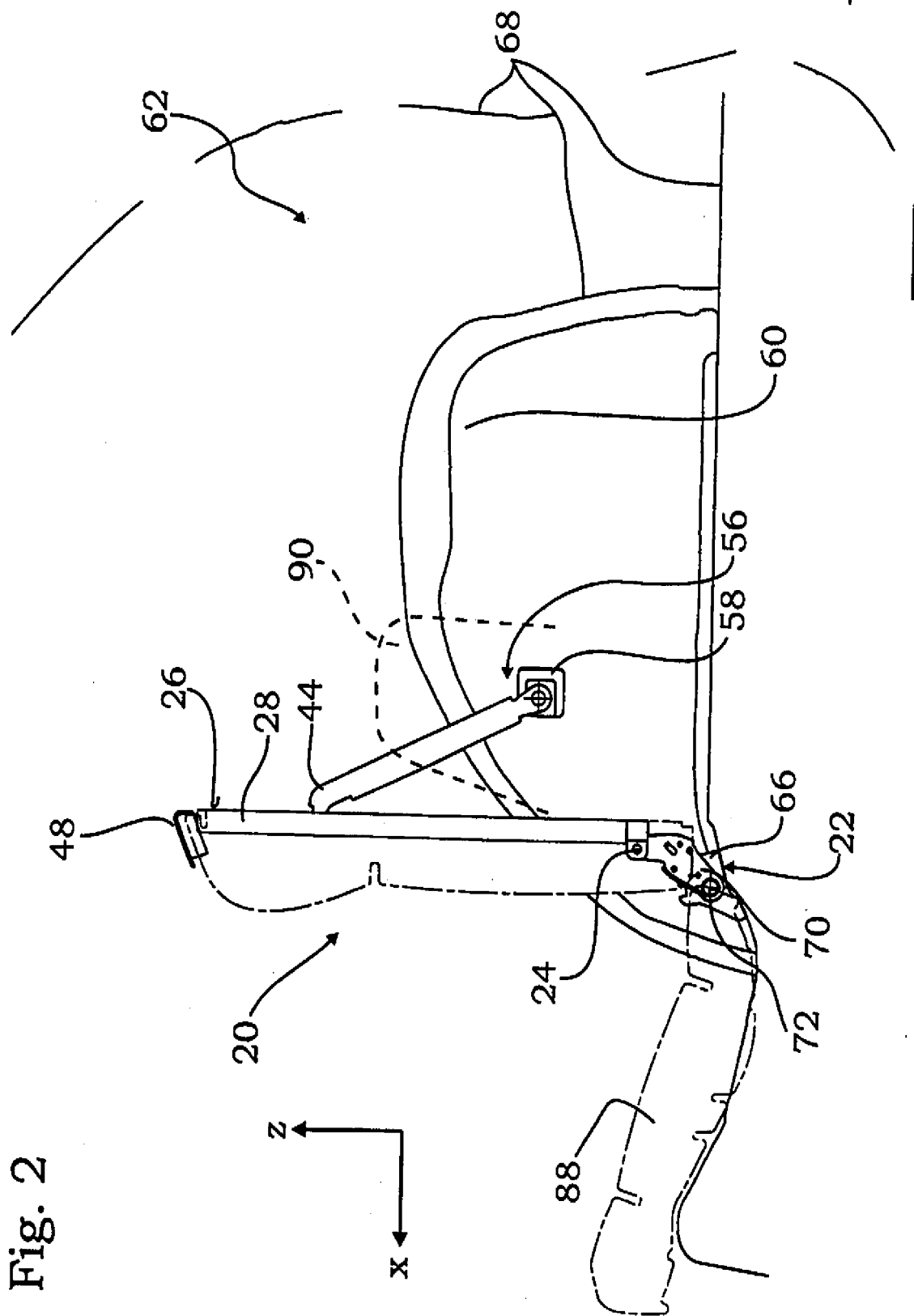
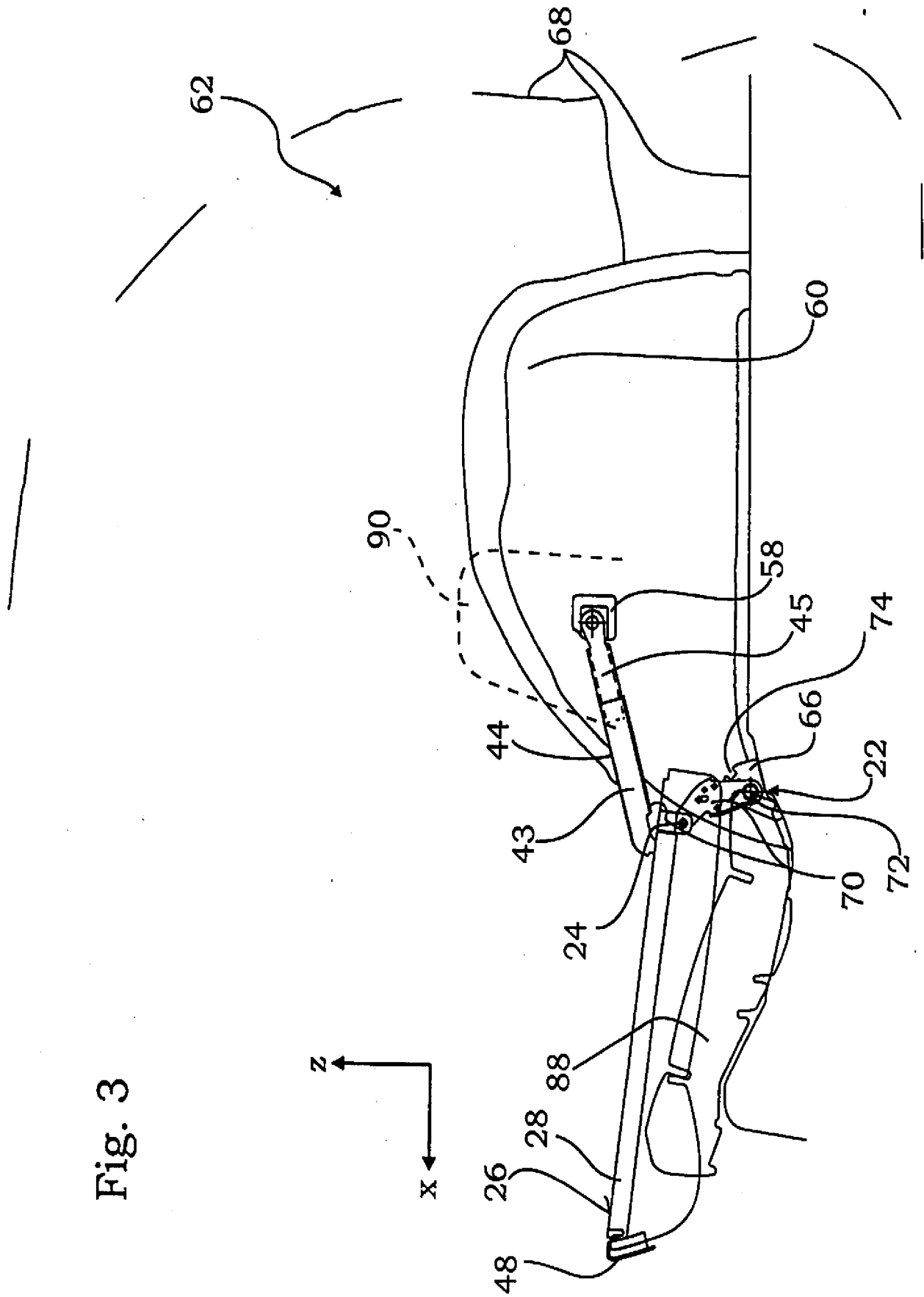


Fig. 2

3/12

Fig. 3



4/12

Fig. 5

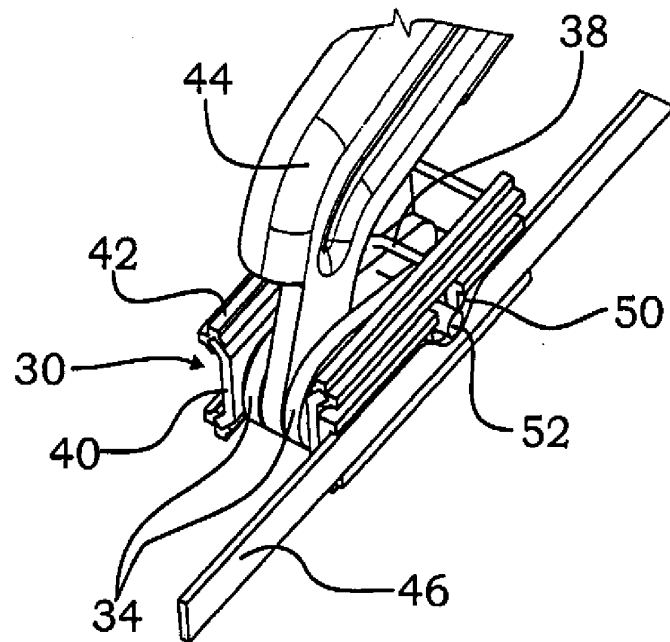
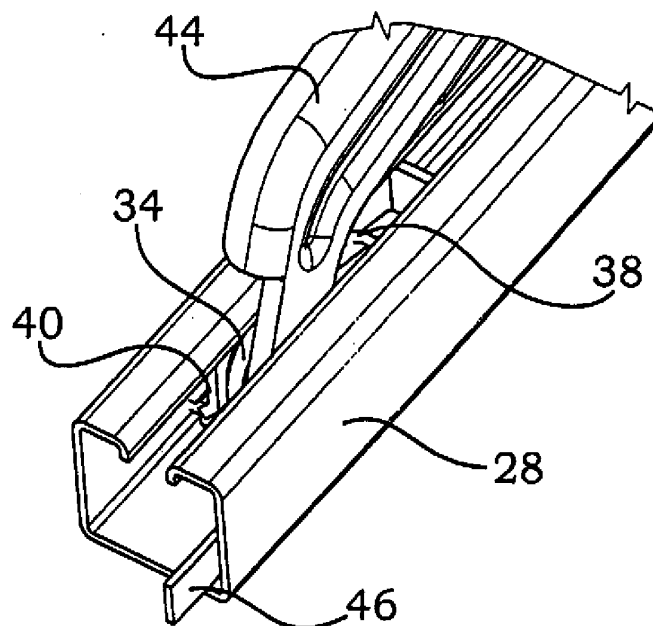


Fig. 4



5/12

Fig. 6

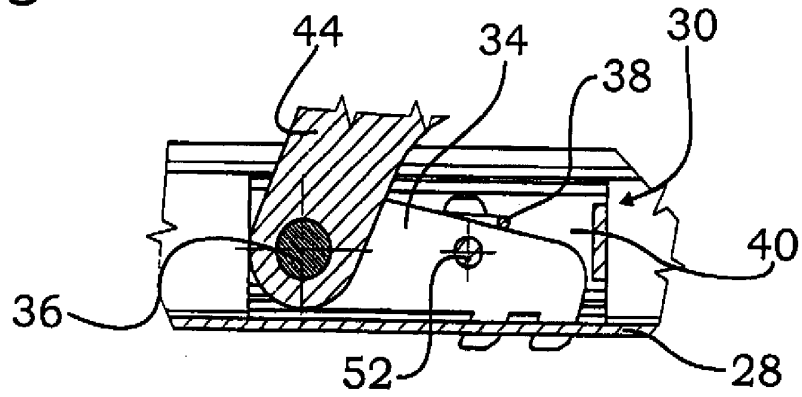


Fig. 7

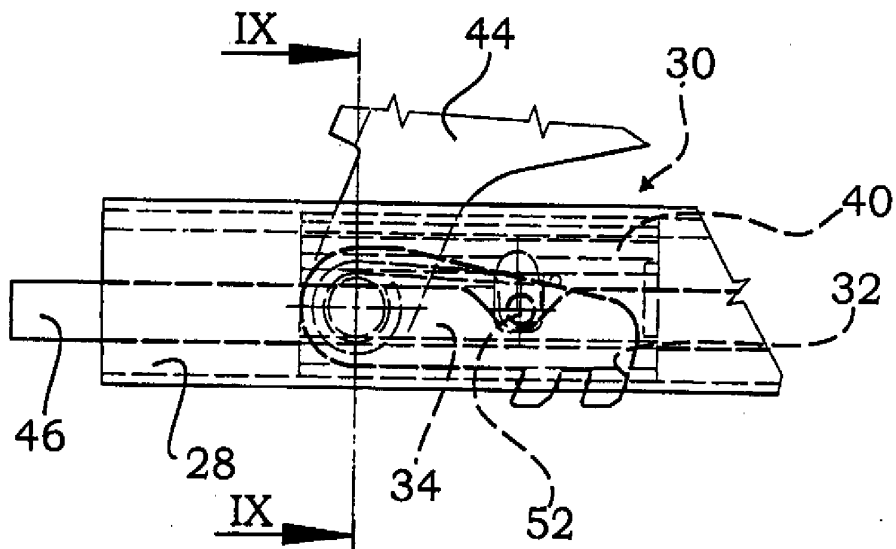
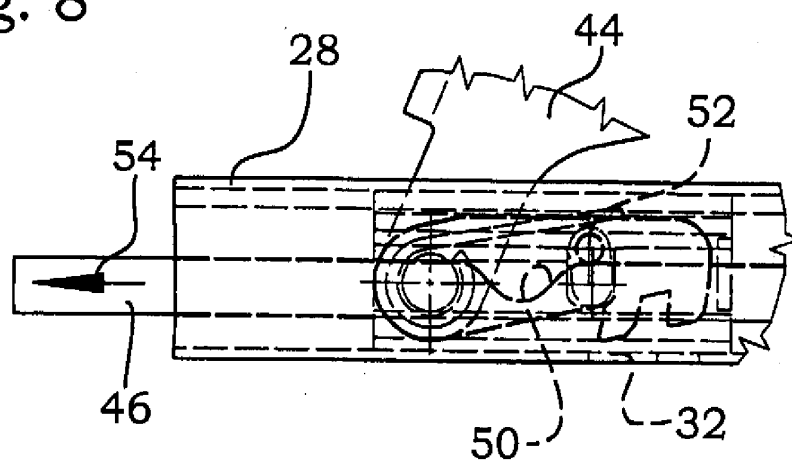


Fig. 8



6/12

Fig. 9

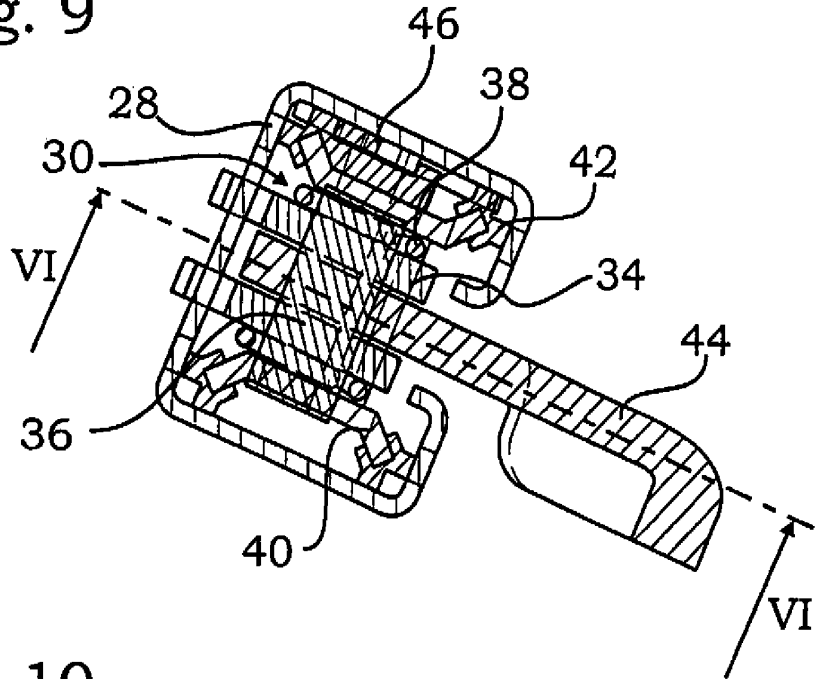
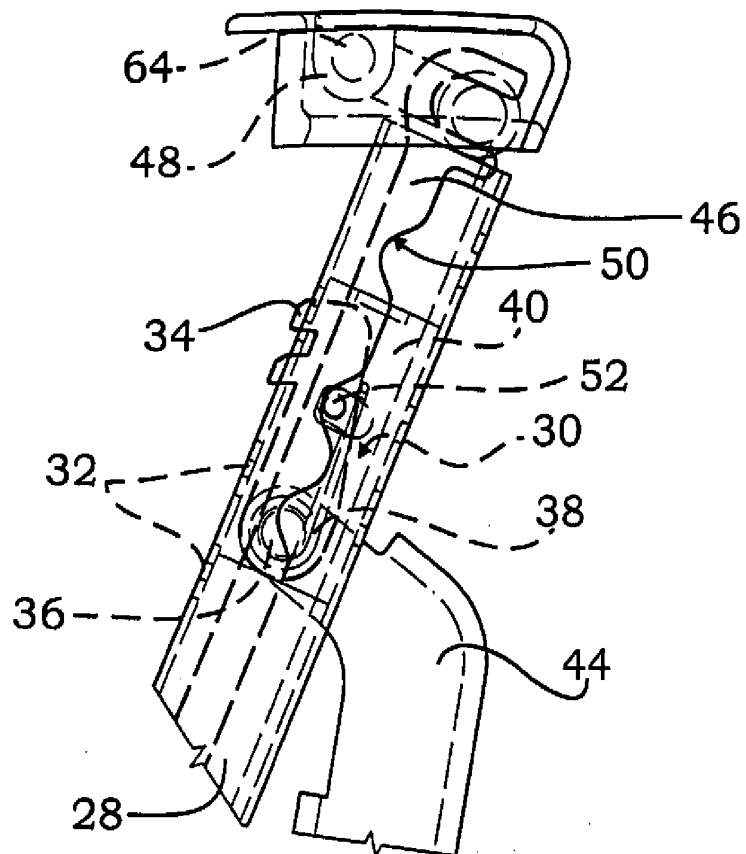


Fig. 10



7/12

Fig. 11

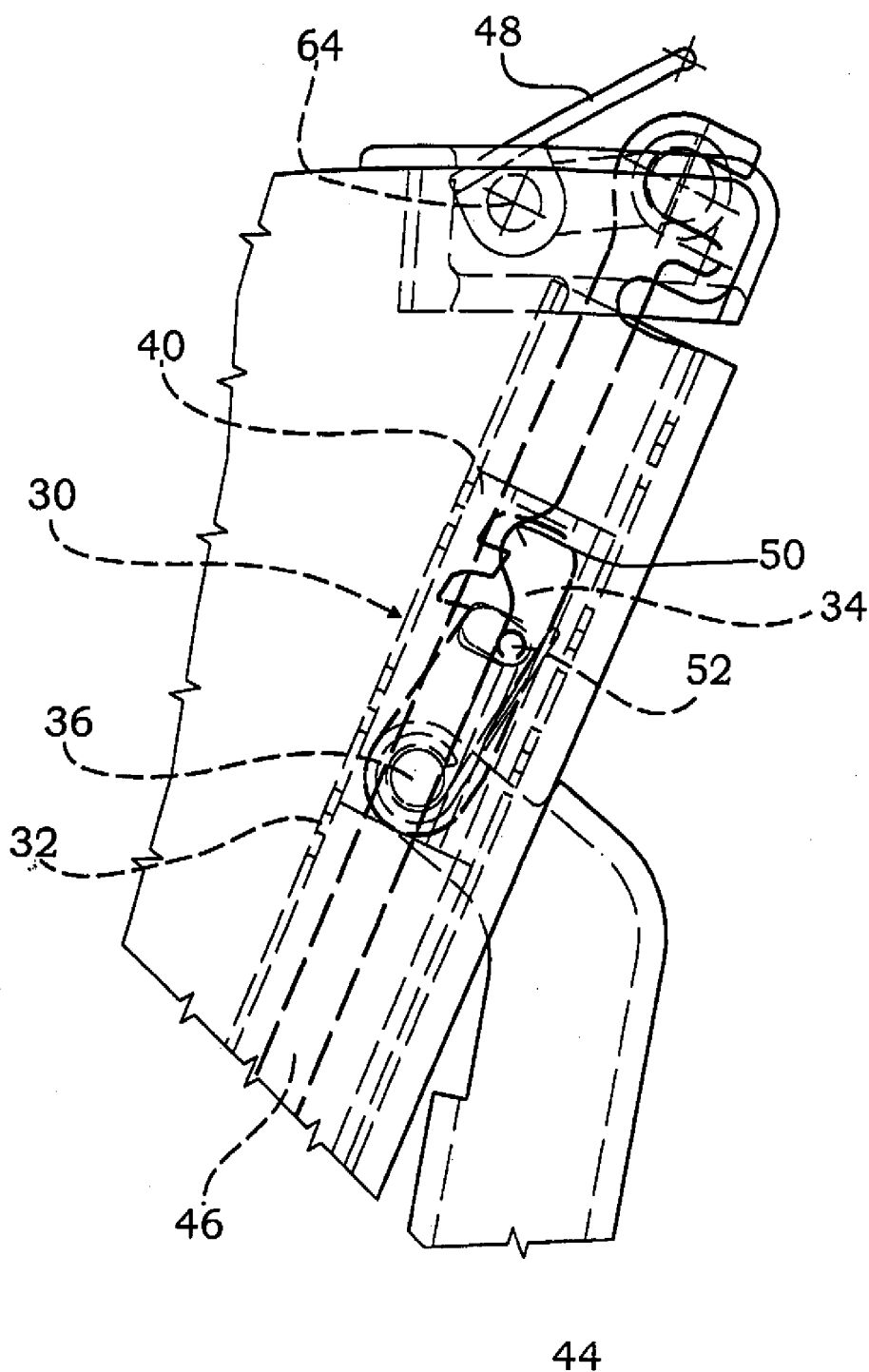
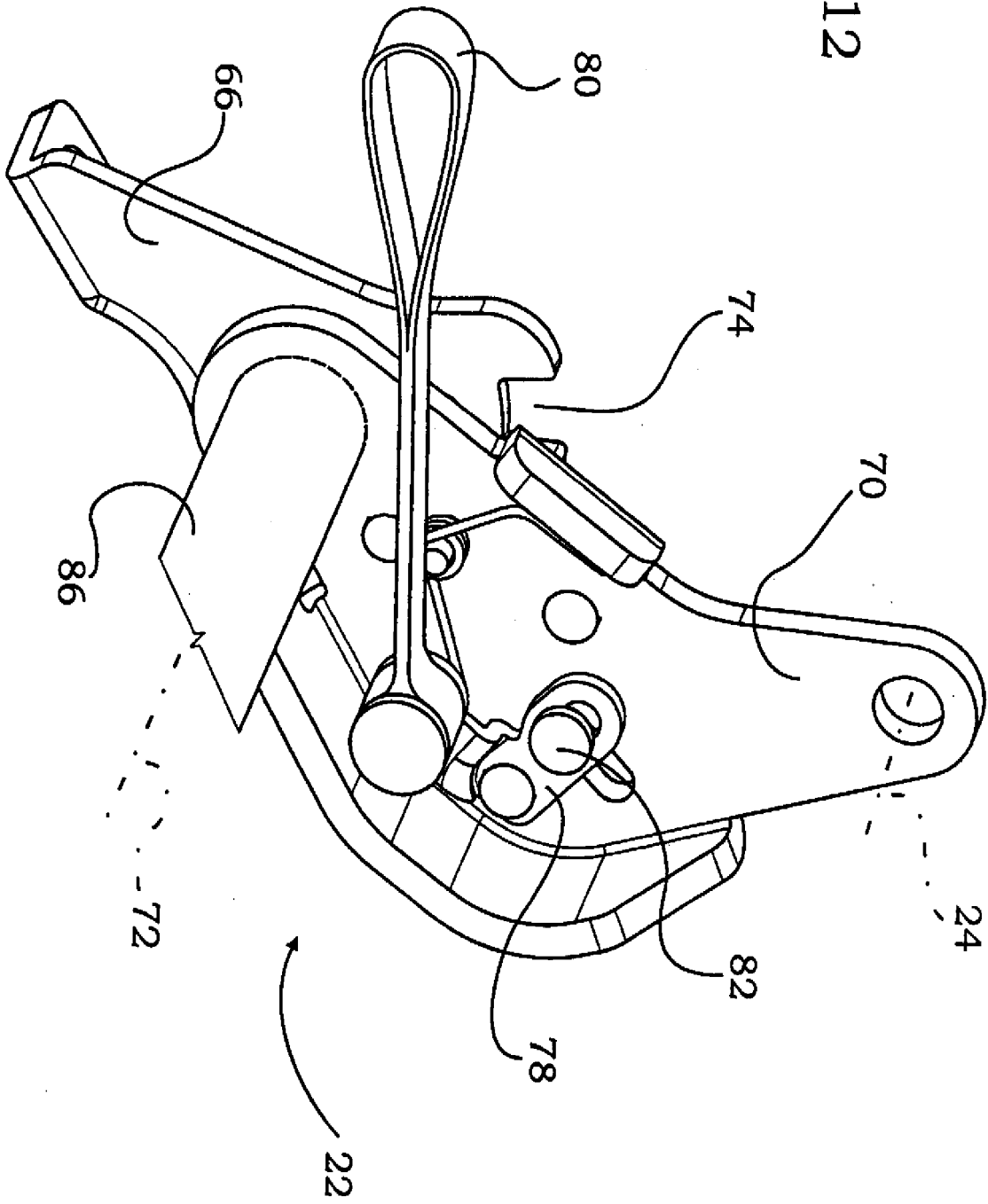


Fig. 12



9/12

Fig. 13

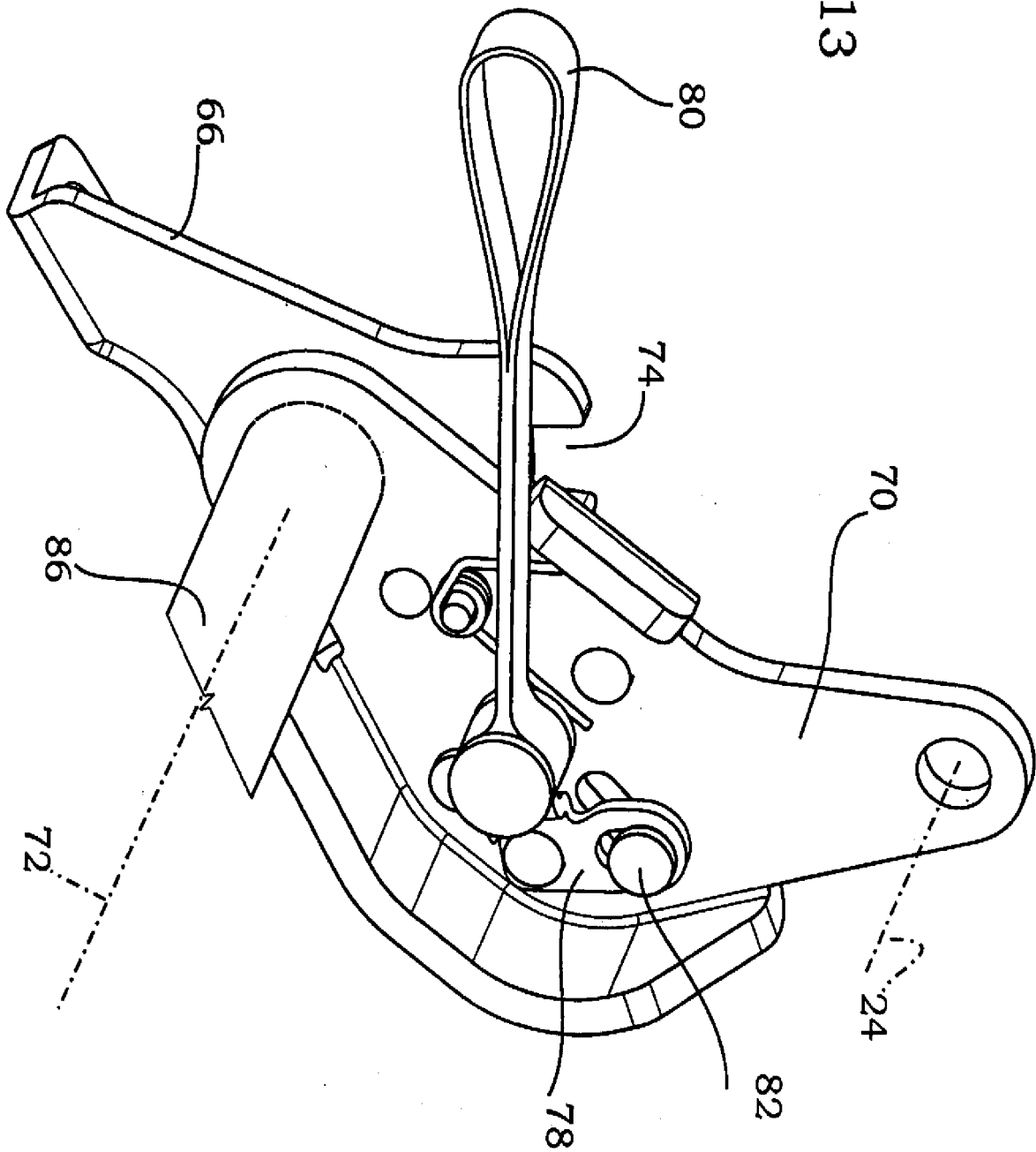


Fig. 14

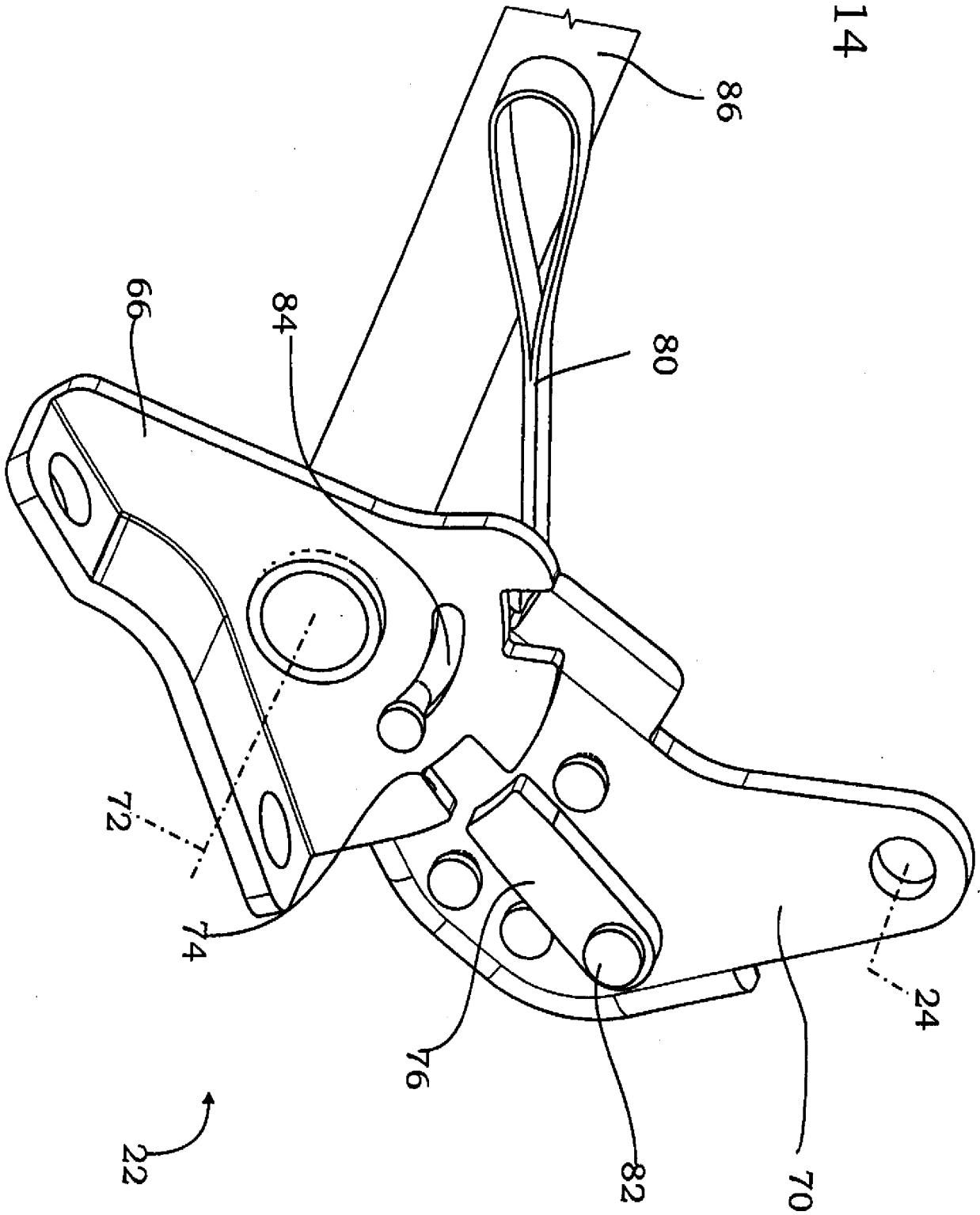


Fig. 15

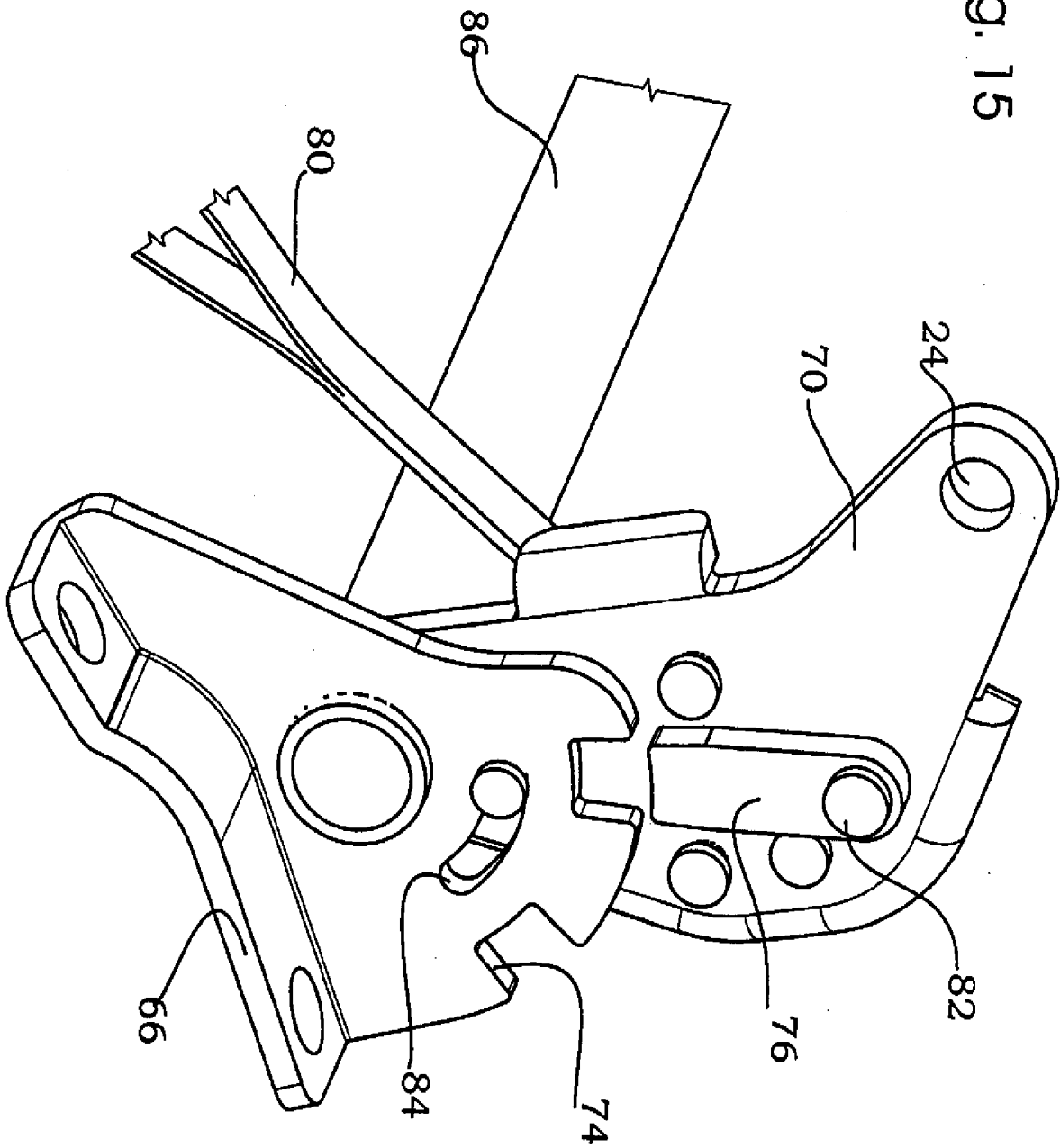
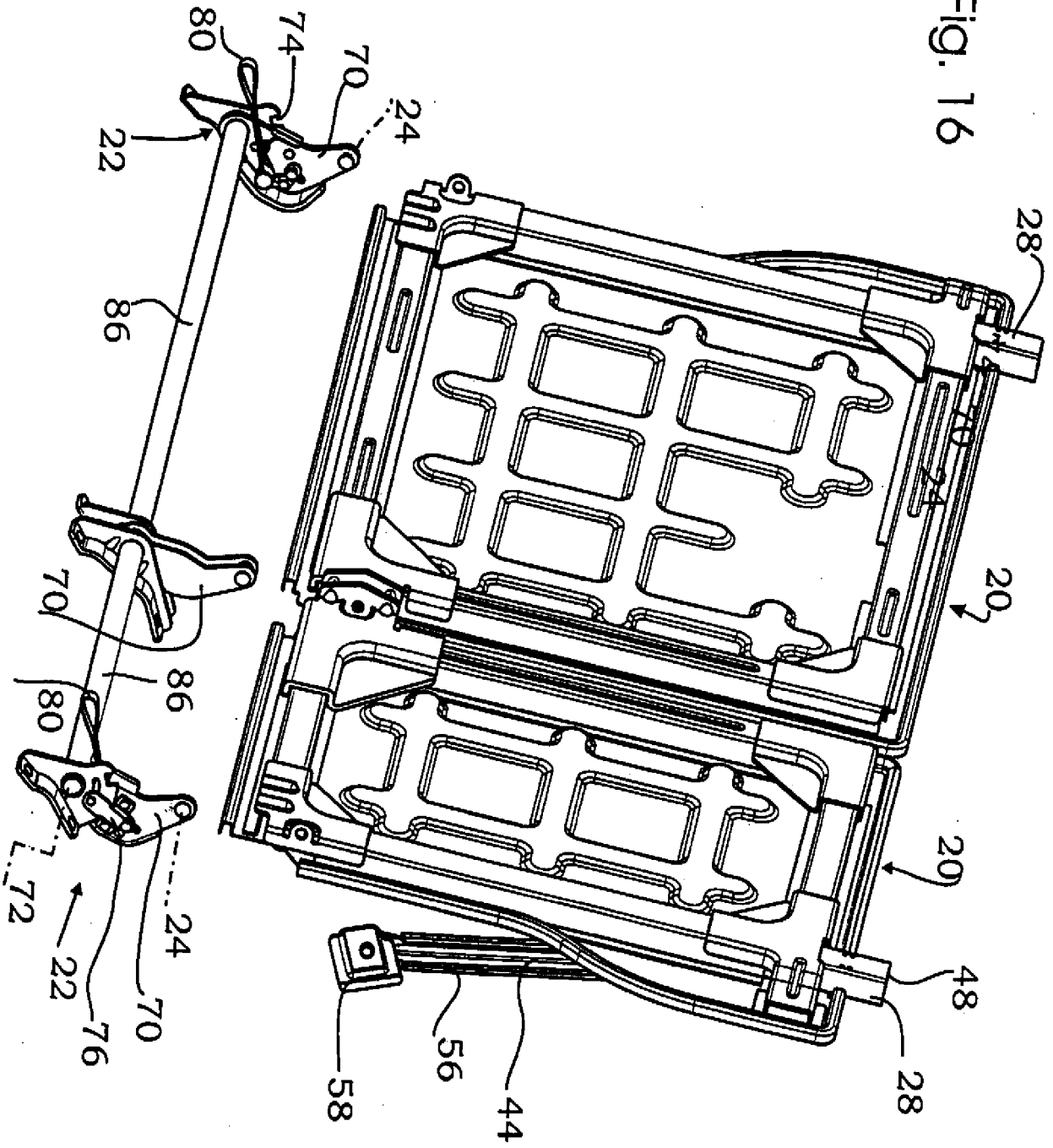


Fig. 16



ABREGE