

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
—  
**INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE**  
—  
COURBEVOIE  
—

①① N° de publication : **3 048 206**

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

②① N° d'enregistrement national : **16 51566**

⑤① Int Cl<sup>8</sup> : **B 60 N 2/58** (2017.01), B 60 N 2/64

①②

## BREVET D'INVENTION

**B1**

⑤④ COIFFE DE REVETEMENT D'UNE MATELASSURE DE GARNISSAGE D'UN ELEMENT DE SIEGE DE VEHICULE AUTOMOBILE.

②② Date de dépôt : 25.02.16.

③③ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public  
de la demande : 01.09.17 Bulletin 17/35.

④⑤ Date de la mise à disposition du public du  
brevet d'invention : 30.03.18 Bulletin 18/13.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de  
recherche :

*Se reporter à la fin du présent fascicule*

⑥⑥ Références à d'autres documents nationaux  
apparentés :

○ Demande(s) d'extension :

⑦① Demandeur(s) : *CERA TSC Société par actions  
simplifiée — FR.*

⑦② Inventeur(s) : *BLAY BERNARD et GUSTIN JOSE.*

⑦③ Titulaire(s) : *CERA TSC Société par actions  
simplifiée.*

⑦④ Mandataire(s) : *STRATO-IP Société à responsabilité  
limitée.*

**FR 3 048 206 - B1**



L'invention concerne une coiffe de revêtement d'une matelassure de garnissage d'un élément de siège de véhicule automobile, une matelassure comprenant une telle coiffe et un élément comprenant une telle matelassure.

5 Il est connu de réaliser une coiffe de revêtement d'une matelassure de garnissage d'un élément de siège de véhicule automobile, ladite coiffe comprenant :

- un premier et un deuxième empiècement de revêtement associés l'un à l'autre par une couture de liaison formant un talon saillant vers l'intérieur  
10 de ladite coiffe,
- une première et une deuxième couture d'aspect réalisées respectivement dans lesdits premier et deuxième empiècements à proximité de ladite  
15 couture de liaison et parallèlement à elle.

15 La mise en place de coutures d'aspect telle que décrites ci-dessus répond à un impératif esthétique demandé en sellerie automobile où il peut être souhaité que la matelassure comprenne une ou plusieurs coutures visibles, ce qui n'est pas le cas des coutures de liaison.

20 On précise ici que, par le terme de « talon », on entend la partie de la coiffe comprenant deux épaisseurs d'empiecements qui s'étend entre la couture de liaison et les bords desdits empiècements, lesdits bords étant disposés bord à bord.

25 Selon les réalisations connues, le talon de couture présente une largeur minimum de 5 mm, voire bien davantage, par exemple de l'ordre de 10 mm.

Après réalisation de la couture d'aspect, on a donc une partie du revêtement qui n'est d'aucune utilité pour le produit, et qui est donc perdue.

30

Sachant qu'un revêtement présente usuellement un coût important, il en résulte un surcoût pour le produit obtenu.

En outre, un talon de largeur importante entraîne une réalisation difficile de la couture d'aspect dans les zones courbes, obligeant à réaliser des découpes dans ledit talon – par exemple sous forme d'entailles en V – au niveau desdites zones courbes.

5

On pourrait envisager de réduire la largeur du talon, par exemple en la ramenant à 3 mm, ce qui permettrait de réaliser les économies attendues.

10

Cependant, dans une telle situation, se présente le risque que, quand une traction est effectuée de part et d'autre sur les empiècements, par exemple du fait d'un appui brutal de la part d'un occupant du siège, la couture de liaison soit sollicitée au point de rejoindre au moins un bord libre d'un empiècement et conduire à sa déchirure.

15

L'invention a pour but de pallier ces inconvénients.

A cet effet, et selon un premier aspect, l'invention propose une coiffe de revêtement d'une matelassure de garnissage d'un élément de siège de véhicule automobile, ladite coiffe comprenant :

20

- un premier et un deuxième empiècement de revêtement associés l'un à l'autre par une couture de liaison formant un talon saillant vers l'intérieur de ladite coiffe,
- une première et une deuxième couture d'aspect réalisées respectivement dans lesdits premier et deuxième empiècements à proximité de ladite

25

couture de liaison et parallèlement à elle,

ladite coiffe présentant en outre les caractéristiques suivantes :

30

- ledit talon présente une largeur généralement inférieure ou égale à 4 mm,
- elle comprend en outre une bande de renfort, ladite bande s'étendant le long desdites coutures en envers desdits empiècements, ladite bande étant sensiblement non étirable selon sa largeur,
- ladite bande est fixée auxdits empiècements par lesdites coutures d'aspect,

- la largeur développée de la zone de ladite bande située entre lesdites coutures d'aspect est agencée de sorte que ladite bande reprenne les efforts, afin que ladite couture de liaison ne soit pas sollicitée, quand une traction est effectuée de part et d'autre sur lesdits empèchements.

5

On précise que par la largeur du talon, on entend la distance entre la couture de liaison et les bords des empèchements.

Quand il est dit que le talon présente une largeur généralement inférieure ou égale à 4 mm, il convient de comprendre que cela s'applique sensiblement à toute la longueur de la bande, sachant qu'on peut observer de façon ponctuelle un écart à cette spécification, par exemple dans une zone recourbée.

Par ailleurs, quand on parle de largeur développée, il s'agit de la largeur mesurée après mise à plat de l'élément sur lequel est faite la mesure.

L'agencement proposé permet de réduire la largeur du talon puisque, quand une traction est effectuée de part et d'autre sur les empèchements, c'est la bande de renfort non étirable selon sa largeur qui est sollicitée en traction et non la couture de liaison.

Il en résulte une diminution de la consommation de revêtement, la bande étant réalisée à partir d'un matériau de faible coût tel qu'un non tissé, ceci permettant de diminuer d'autant le coût du produit fini.

25

Selon d'autres aspects, l'invention propose une matelassure comprenant une telle coiffe et un élément de siège de véhicule automobile comprenant une telle matelassure.

D'autres particularités et avantages de l'invention apparaîtront dans la description qui suit, faite en référence aux figures jointes, dans lesquelles :

- les figures 1a et 1b sont des coupes transversales schématiques partielles d'une coiffe selon une réalisation, en l'absence de traction sur les

30

empiècements (1a) et lorsqu'une traction est effectuée de part et d'autre sur lesdits empiècements (1b),

- la figure 2 est une vue schématique en perspective d'un échantillon de bande de renfort soumis à un essai de résistance à la rupture.

5

En référence aux figures, on décrit une coiffe 1 de revêtement d'une matelassure de garnissage d'un élément de siège de véhicule automobile – tel un appui-tête, une assise ou un dossier dudit siège –, ladite coiffe comprenant :

- un premier 2 et un deuxième 3 empiècement de revêtement associés l'un à l'autre par une couture de liaison 4 formant un talon 5 saillant vers l'intérieur de ladite coiffe,
- une première 6 et une deuxième 7 couture d'aspect réalisées respectivement dans lesdits premier et deuxième empiècements à proximité de ladite couture de liaison et parallèlement à elle,

15  
ladite coiffe présentant en outre les caractéristiques suivantes :

- ledit talon présente une largeur 8 généralement inférieure ou égale à 4 mm,
- elle comprend en outre une bande de renfort 9, ladite bande s'étendant le long desdites coutures en envers desdits empiècements, ladite bande étant sensiblement non étirable selon sa largeur,
- ladite bande est fixée auxdits empiècements par lesdites coutures d'aspect,
- la largeur développée 20 la zone de ladite bande située entre lesdites coutures d'aspect est agencée de sorte que ladite bande reprenne les efforts, afin que ladite couture de liaison ne soit pas sollicitée, quand une traction est effectuée de part et d'autre sur lesdits empiècements.

25  
30  
Selon une réalisation, la bande 9 est agencée de sorte que, lorsqu'un échantillon de ladite bande, de longueur 16 égale à 50 mm, est soumis aux conditions d'essai suivantes :

- température de  $23^{\circ}\text{C}\pm 2^{\circ}\text{C}$ ,
- taux d'humidité relative de  $50\%\pm 5\%$ ,

- ledit échantillon est pris de part et d'autre de sa largeur par deux jeux de mors 11 le pinçant sur toute sa longueur 16, de manière à définir une zone dudit échantillon non pincée 12 située entre lesdits jeux, ladite zone étant délimitée longitudinalement par deux droites 13 parallèles, la largeur développée 14 de ladite zone étant uniforme sur toute la longueur 16 dudit échantillon,
  - lesdits jeux sont actionnés en translation transversale en éloignement l'un de l'autre, de manière à tendre uniformément ledit échantillon, à une vitesse de 100 mm/min  $\pm$  10 mm/min, jusqu'à rupture dudit échantillon,
- la résistance à la rupture dudit échantillon est supérieure ou égale à 10 DaN, et notamment supérieure ou égale à 14 DaN.

Selon la réalisation représentée, comme on le voit en particulier sur la figure 1b, la largeur développée 20 de la zone de la bande 9 située entre les coutures d'aspect 6,7 est inférieure ou égale à la somme de la distance développée 21 séparant, sur le premier empiècement 2, la couture de liaison 4 de la première couture 6 et de la distance développée 22 séparant, sur le deuxième empiècement 3, ladite couture de liaison de la deuxième couture 7, ce qui permet de garantir une reprise des efforts par ladite bande quand une traction est effectuée de part et d'autre sur lesdits empiècements.

Selon une réalisation, la largeur de la bande 9 est inférieure à 30 mm.

Selon une réalisation, la bande 9 est à base de non tissé calandré à chaud.

On décrit à présent, de façon non représentée, une matelassure comprenant une telle coiffe 1 et un bloc de rembourrage élastiquement compressible, notamment à base de mousse de polyuréthane, ladite coiffe étant chaussée sur ledit bloc.

Quand il est dit que la coiffe 1 est chaussée sur le bloc, cela signifie qu'elle est simplement enfilée dessus, sans qu'il y ait de cohésion entre ladite coiffe et ledit bloc, que ce soit par exemple par surmoulage ou par collage.

6

On décrit enfin, de façon non représentée un élément de siège de véhicule automobile comprenant une telle matelassure et une armature, notamment métallique, ladite matelassure étant associée à ladite armature de manière à la garnir pour recevoir un passager.

5

## REVENDEICATIONS

1. Coiffe (1) de revêtement d'une matelassure de garnissage d'un élément de siège de véhicule automobile, ladite coiffe comprenant :

- 5
- un premier (2) et un deuxième (3) empîecement de revêtement associés l'un à l'autre par une couture de liaison (4) formant un talon (5) saillant vers l'intérieur de ladite coiffe,
  - une première (6) et une deuxième (7) couture d'aspect réalisées respectivement dans lesdits premier et deuxième empîecements à
- 10
- proximité de ladite couture de liaison et parallèlement à elle,

ladite coiffe étant caractérisée en ce que :

- ledit talon présente une largeur (8) généralement inférieure ou égale à 4 mm,
  - elle comprend en outre une bande de renfort (9), ladite bande s'étendant
- 15
- le long desdites coutures en envers desdits empîecements, ladite bande étant sensiblement non étirable selon sa largeur,
  - ladite bande est fixée auxdits empîecements par lesdites coutures d'aspect,
  - la largeur développée (20) de la zone de ladite bande située entre lesdites
- 20
- coutures d'aspect est agencée de sorte que ladite bande reprenne les efforts, afin que ladite couture de liaison ne soit pas sollicitée, quand une traction est effectuée de part et d'autre sur lesdits empîecements.

2. Coiffe selon la revendication 1, caractérisée en ce que la bande (9) est agencée de sorte que, lorsqu'un échantillon (15) de ladite bande, de longueur

25

(16) égale à 50 mm, est soumis aux conditions d'essai suivantes :

- température de  $23^{\circ}\text{C}\pm 2^{\circ}\text{C}$ ,
  - taux d'humidité relative de  $50\%\pm 5\%$ ,
  - ledit échantillon est pris de part et d'autre de sa largeur par deux jeux de
- 30
- mors (11) le pinçant sur toute sa longueur (16), de manière à définir une zone dudit échantillon non pincée (12) située entre lesdits jeux, ladite zone étant délimitée longitudinalement par deux droites (13) parallèles, la



largeur développée (14) de ladite zone étant uniforme sur toute la longueur (16) dudit échantillon,

- lesdits jeux sont actionnés en translation transversale en éloignement l'un de l'autre, de manière à tendre uniformément ledit échantillon, à une vitesse de 100 mm/min  $\pm$  10 mm/min, jusqu'à rupture dudit échantillon, la résistance à la rupture dudit échantillon est supérieure ou égale à 10 DaN.

5

3. Coiffe selon la revendication 2, caractérisée en ce que la résistance à la rupture de l'échantillon (15) est supérieure ou égale à 14 DaN.

10

4. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisée en ce que la largeur développée (20) de la zone de la bande (9) située entre les coutures d'aspect (6,7) est inférieure ou égale à la somme de la distance développée (21) séparant, sur le premier empiècement (2), la couture de liaison (4) de la première couture (6) et de la distance développée (22) séparant, sur le deuxième empiècement (3), ladite couture de liaison de la deuxième couture (7).

15

5. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisée en ce que la largeur de la bande (9) est inférieure à 30 mm.

20

6. Coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisée en ce que la bande (9) est à base de non tissé calandré à chaud.

25

7. Matelassure comprenant une coiffe selon l'une quelconque des revendications 1 à 6 et un bloc de rembourrage élastiquement compressible, ladite coiffe étant chaussée sur ledit bloc.

30

8. Élément de siège de véhicule automobile comprenant une matelassure selon la revendication 7 et une armature, ladite matelassure étant associée à ladite armature de manière à la garnir pour recevoir un passager.

1/2

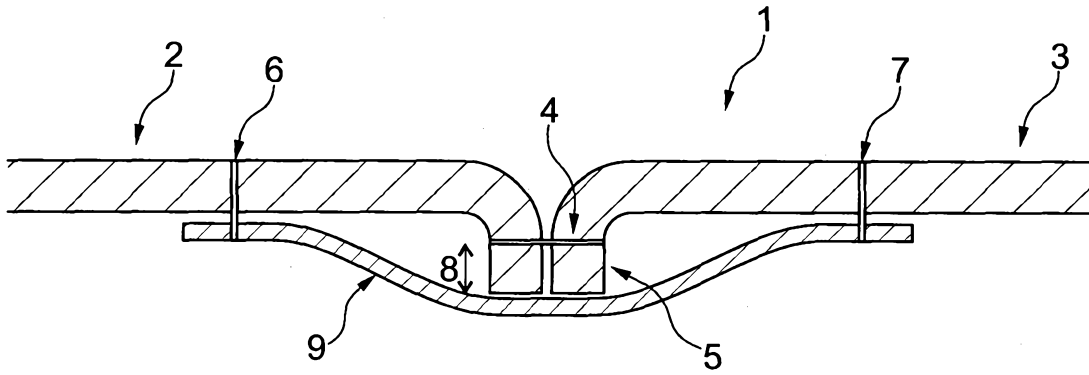


Fig. 1a

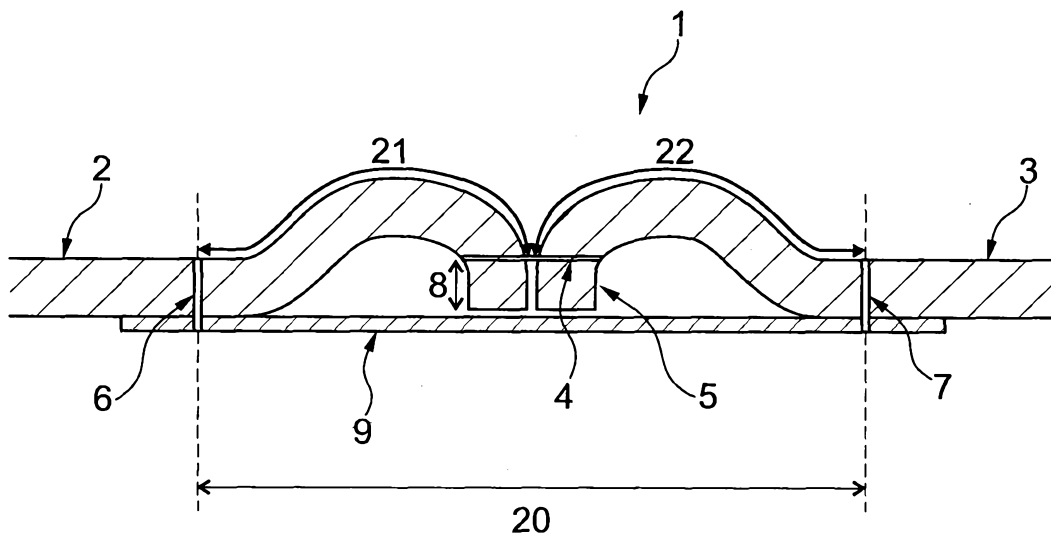


Fig. 1b

2/2

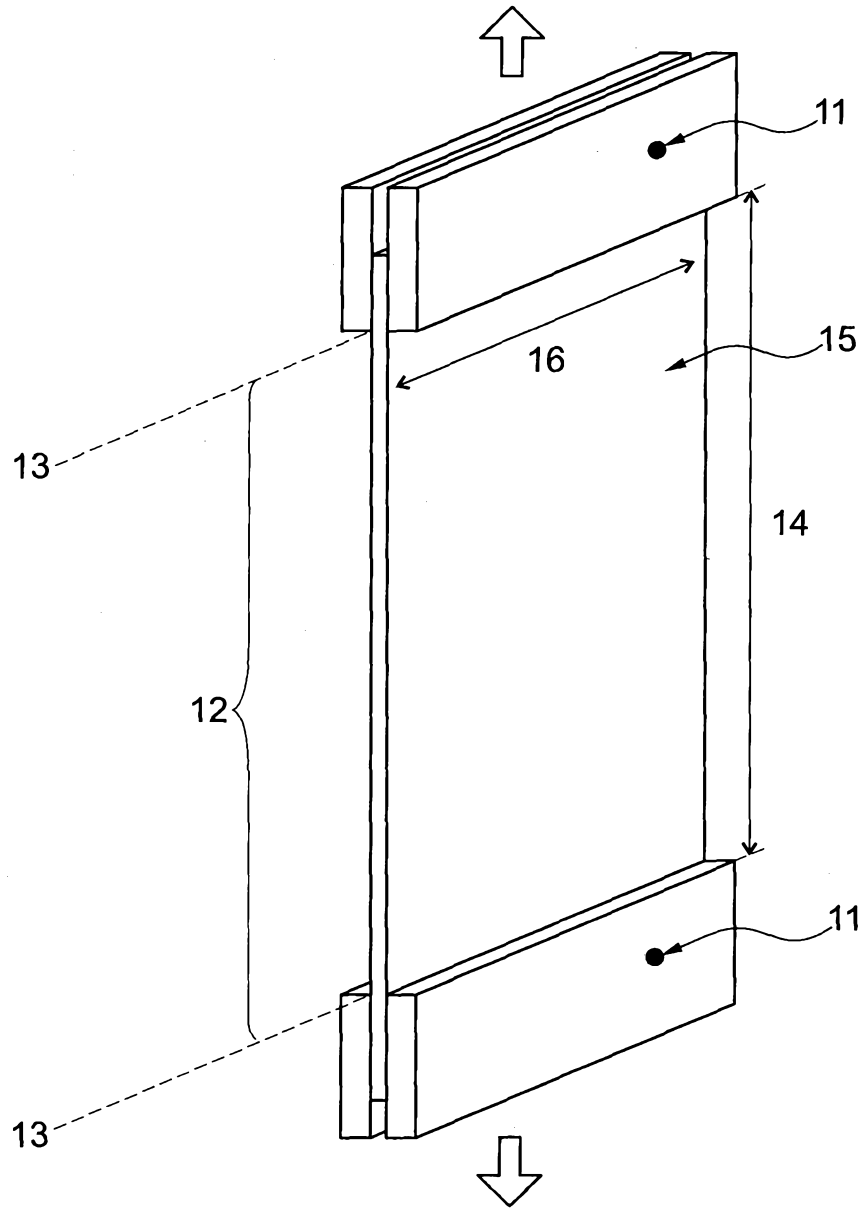


Fig. 2

# RAPPORT DE RECHERCHE

articles L.612-14, L.612-17 et R.612-53 à 69 du code de la propriété intellectuelle

## OBJET DU RAPPORT DE RECHERCHE

---

L'I.N.P.I. annexe à chaque brevet un "RAPPORT DE RECHERCHE" citant les éléments de l'état de la technique qui peuvent être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention, au sens des articles L. 611-11 (nouveau) et L. 611-14 (activité inventive) du code de la propriété intellectuelle. Ce rapport porte sur les revendications du brevet qui définissent l'objet de l'invention et délimitent l'étendue de la protection.

Après délivrance, l'I.N.P.I. peut, à la requête de toute personne intéressée, formuler un "AVIS DOCUMENTAIRE" sur la base des documents cités dans ce rapport de recherche et de tout autre document que le requérant souhaite voir prendre en considération.

## CONDITIONS D'ÉTABLISSEMENT DU PRÉSENT RAPPORT DE RECHERCHE

---

- Le demandeur a présenté des observations en réponse au rapport de recherche préliminaire.
- Le demandeur a maintenu les revendications.
- Le demandeur a modifié les revendications.
- Le demandeur a modifié la description pour en éliminer les éléments qui n'étaient plus en concordance avec les nouvelles revendications.
- Les tiers ont présenté des observations après publication du rapport de recherche préliminaire.
- Un rapport de recherche préliminaire complémentaire a été établi.

## DOCUMENTS CITÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT DE RECHERCHE

---

La répartition des documents entre les rubriques 1, 2 et 3 tient compte, le cas échéant, des revendications déposées en dernier lieu et/ou des observations présentées.

- Les documents énumérés à la rubrique 1 ci-après sont susceptibles d'être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention.
- Les documents énumérés à la rubrique 2 ci-après illustrent l'arrière-plan technologique général.
- Les documents énumérés à la rubrique 3 ci-après ont été cités en cours de procédure, mais leur pertinence dépend de la validité des priorités revendiquées.
- Aucun document n'a été cité en cours de procédure.

**1. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE SUSCEPTIBLES D'ETRE PRIS EN CONSIDERATION POUR APPRECIER LA BREVETABILITE DE L'INVENTION**

US 2013/147228 A1 (FILIPP WILLIAM [US])  
13 juin 2013 (2013-06-13)

FR 2 983 112 A1 (CERA [FR])  
31 mai 2013 (2013-05-31)

DE 203 07 988 U1 (JAEGER GMBH GEB [DE])  
16 septembre 2004 (2004-09-16)

DE 10 2009 013863 A1 (FAURECIA INNENRAUM SYS GMBH [DE])  
14 octobre 2010 (2010-10-14)

**2. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE ILLUSTRANT L'ARRIERE-PLAN TECHNOLOGIQUE GENERAL**

NEANT

**3. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE DONT LA PERTINENCE DEPEND DE LA VALIDITE DES PRIORITES**

NEANT