

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
COURBEVOIE

①1 N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

3 044 340

②1 N° d'enregistrement national : **15 61550**

⑤1 Int Cl⁸ : **E 05 B 77/44 (2017.01), E 05 B 83/36**

①2 **DEMANDE DE BREVET D'INVENTION**

A1

②2 Date de dépôt : 30.11.15.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la demande : 02.06.17 Bulletin 17/22.

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 :

○ Demande(s) d'extension :

⑦1 Demandeur(s) : *U-SHIN FRANCE SAS — FR.*

⑦2 Inventeur(s) : *DESEGHER EMILIEN.*

⑦3 Titulaire(s) : *U-SHIN FRANCE SAS.*

⑦4 Mandataire(s) : *CABINET GERMAIN ET MAUREAU.*

⑤4 **VERROU POUR MECANISME DE SERRURE DE VEHICULE AUTOMOBILE.**

⑤7 L'invention concerne un verrou (2) pour mécanisme de serrure de véhicule automobile, comprenant un stator (4) logeant un stator intermédiaire (6), qui loge un rotor (8)

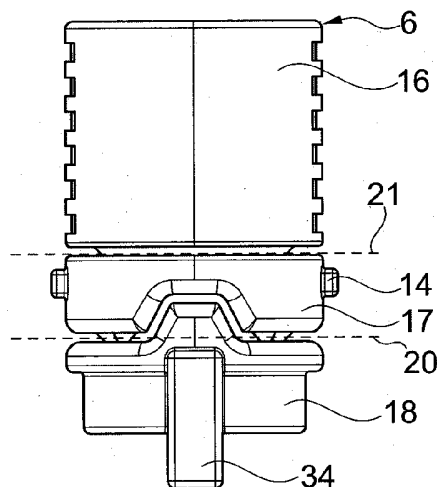
- le stator intermédiaire (6) comprenant
- une partie avant (16) coopérant avec les organes de codage (12),

- une partie arrière (18) mobile entre une position de libération et une position de blocage du rotor (8) en rotation,
- une partie centrale (17) disposée entre la partie avant (16) et la partie arrière (18),

- une première zone fusible (20) disposée entre la partie centrale et la partie arrière (18), et

- une deuxième zone fusible (21) disposée entre la partie avant et la partie centrale (17),
ladite première zone fusible (20) étant adaptée pour se rompre dans une première position angulaire (20) du stator intermédiaire (6), de sorte que la partie arrière (18) bloque le mouvement du rotor.

L'invention concerne également un dispositif correspondant.



FR 3 044 340 - A1



VERROU POUR MECANISME DE SERRURE DE VEHICULE AUTOMOBILE

La présente invention concerne un verrou pour mécanisme de serrure de véhicule automobile.

L'invention se rapporte notamment au domaine des verrous de porte de véhicules automobiles du type dans lequel le verrou comporte un stator fixe, un rotor
5 monté en rotation autour de son axe dans le stator et comprenant des organes de codage. Le rotor est susceptible d'entraîner en rotation un moyen de commande de la serrure d'une porte. Les organes de codage également appelés paillettes sont configurés pour maintenir le rotor fixe en rotation par rapport au stator intermédiaire et configurés pour libérer le rotor en rotation par rapport au stator intermédiaire lors
10 de l'introduction d'un insert de clé conforme au codage dans le logement longitudinal du rotor.

Parmi les verrous pour mécanisme de serrure de véhicule automobile, il est connu notamment les verrous dits non-débrayables et les verrous débrayables.

Un verrou non débrayable dispose, comme système de protection contre
15 l'effraction en rotation en force, des zones fusibles sur le rotor. Ainsi, si un tournevis ou un insert de clé non conforme au codage des organes de codage est introduit dans le verrou sans dépasser la ligne de fusibilité, il existe un couple de rupture où le verrou finit par céder le long de la ligne de fusibilité par cisaillement des paillettes. Le rotor tourne alors « dans le vide », et le moyen de commande n'est pas entraîné
20 rendant inopérant la fonction de déverrouillage.

Un inconvénient de ce type de verrou non débrayable est que les zones fusibles sur le rotor sont efficaces seulement si le tournevis ou l'insert de clé non conforme au codage n'est introduit que partiellement, et ne dépasse pas la dernière zone fusible du rotor. En effet, si un tournevis ou une mauvaise clé est introduit dans
25 le verrou en dépassant la ligne de fusibilité, celle-ci est alors inopérante, et il n'y a plus de protection contre l'effraction. Le rotor peut alors tourner en entraînant le moyen de commande et ainsi déverrouiller le verrou.

Il est également connu un verrou débrayable comporte un stator fixe s'étendant selon un axe principal et logeant un stator intermédiaire. Le stator intermédiaire loge un rotor mobile en rotation suivant l'axe principal et est configuré pour entraîner en mouvement un moyen de commande. Le rotor comprend également
5 des organes de codage du rotor par rapport au stator intermédiaire tels que des paillettes. Le verrou débrayable comporte également des moyens de débrayage qui, sous l'effet d'une rotation du stator intermédiaire par rapport au stator consécutive à l'entraînement en rotation du rotor à l'aide d'un tournevis ou d'un insert de clé non conforme au codage, débraye l'accouplement du rotor avec le moyen de commande.

10 Les verrous débrayables ne peuvent pas être déverrouillés par la rotation en force d'un tournevis ou d'un insert de clé non conforme au codage.

Un inconvénient des verrous débrayables de l'art antérieur est qu'ils nécessitent plusieurs pièces supplémentaires par rapport à un verrou non débrayable notamment pour réaliser des moyens de débrayage de l'accouplement du rotor avec
15 le moyen de commande. Cet aspect implique une hausse importante sur le prix du verrou.

Un autre inconvénient est que les verrous débrayables de l'art antérieur présentent un débrayage qui est réversible, c'est-à-dire qu'il est possible de remettre le stator intermédiaire du verrou dans un état initial en tournant la partie avant du
20 stator intermédiaire à 180 ou 360 degrés, après une tentative d'effraction par rotation en force. Cet aspect limite la sécurité du verrou au forçage.

La présente invention a pour but de pallier les inconvénients précités en proposant une alternative aux verrous débrayables classiques moins onéreuse mais tout aussi robuste contre les effractions par rotation en force.

25 A cet effet, la présente invention propose un verrou notamment pour mécanisme de serrure de véhicule automobile, comprenant un stator s'étendant selon un axe principal et logeant un stator intermédiaire,

- ledit stator intermédiaire logeant un rotor mobile en rotation suivant l'axe principal et configuré pour entraîner en mouvement un moyen de commande,
- 30 - le rotor comprenant des organes de codage configurés pour maintenir le rotor fixe en rotation par rapport au stator intermédiaire et configurés pour libérer

le rotor en rotation par rapport au stator intermédiaire lors de l'introduction d'un insert de clé conforme au codage dans le logement longitudinal du rotor,

- le stator intermédiaire comprenant
 - une partie avant coopérant avec les organes de codage,
 - 5 - une partie arrière mobile entre une position de libération dans laquelle la partie arrière autorise la rotation du rotor et une position de blocage dans laquelle la partie arrière bloque le rotor en rotation,
 - une partie centrale disposée entre la partie avant et la partie arrière,
 - une première zone fusible disposée entre la partie centrale et la partie
 - 10 arrière, et
 - une deuxième zone fusible disposée entre la partie avant et la partie centrale,

ladite première zone fusible étant adaptée pour se rompre dans une première position angulaire du stator intermédiaire, lorsque le couple exercé sur le stator intermédiaire

15 par un élément non conforme au codage sur le rotor à l'état fixe en rotation, atteint un premier couple prédéterminé inférieur aux couples de rupture des organes de codage et de la deuxième zone fusible de sorte que, lorsque la première zone fusible est rompue, la partie arrière est déplacée vers sa position de blocage du rotor.

Un tel verrou pour mécanisme de serrure présente l'avantage d'être moins

20 onéreux qu'un verrou débrayable classique, tout en garantissant la même robustesse contre les effractions par rotation en force qu'un verrou débrayable de l'art antérieur.

En outre, la deuxième zone fusible du stator intermédiaire est configurée pour se rompre pour désolidariser des parties centrale et antérieure du stator intermédiaire et permettre de faire tourner la partie avant du stator « dans le vide » sans plus

25 pouvoir restaurer l'emboîtement des parties du stator intermédiaire. Cet aspect augmente considérablement la sécurité du verrou au forçage.

Suivant des modes de réalisation préférés, le verrou de véhicule automobile selon l'invention comprend une ou plusieurs des caractéristiques suivantes, prises séparément ou en combinaison :

- lorsque la première zone fusible est rompue, la partie avant et la partie centrale sont mobiles en rotation suivant l'axe principal relativement à la partie arrière ; et/ou
- 5 - ladite deuxième zone fusible est adaptée pour se rompre, après la première zone fusible, lorsque le couple exercé atteint un deuxième couple prédéterminé supérieur au premier couple prédéterminé et que le stator intermédiaire est pivoté au-delà d'une deuxième position angulaire située angulairement après la première position angulaire de sorte que la partie avant est mobile en rotation suivant l'axe principal relativement à la partie
10 centrale ; et/ou
- le stator comprend au moins une structure de blocage et la partie centrale du stator intermédiaire comprend au moins une projection configurée pour coopérer avec la structure de blocage à ladite deuxième position angulaire, de sorte à permettre que ladite deuxième zone fusible se rompe au-delà de ladite
15 deuxième position angulaire ; et/ou
- ladite projection est une excroissance et ladite structure de blocage est un gaudron de blocage configuré pour maintenir l'excroissance et bloquer la partie centrale en rotation ; et/ou
- le rotor comprend une troisième zone fusible délimitant une partie antérieure
20 du rotor et une partie postérieure du rotor, et la partie arrière du stator intermédiaire comporte au moins une forme d'emboîtement apte à s'emboîter axialement dans une forme d'emboîtement complémentaire ménagée sur la partie postérieure du rotor,
la troisième zone fusible du rotor étant adaptée pour se rompre lorsque la
25 partie arrière du stator intermédiaire est couplée à la partie postérieure du rotor et un couple exercé par l'élément sur le rotor atteint un couple de rotor prédéterminé de sorte que la partie antérieure du rotor est mobile en rotation suivant l'axe principal par rapport à la partie postérieure du rotor ; et/ou
- chaque forme d'emboîtement est constituée par un plot apte à coopérer par
30 emboîtement axial avec un évidement formant forme d'emboîtement complémentaire ; et/ou

- 5 - la partie arrière du stator intermédiaire est agencée pour se mouvoir en translation selon l'axe principal du verrou à l'intérieur du stator après rupture de la première zone fusible entre une position initiale dans laquelle la partie arrière est solidaire de la partie centrale du stator intermédiaire, et une position finale dans laquelle la partie arrière est bloquée en translation après ladite rupture ; et/ou
- 10 - la partie avant du stator intermédiaire est agencée pour coopérer par emboîtement avec au moins une forme de débrayage fixe en rotation ménagée sur la partie arrière du stator intermédiaire, lorsque la partie avant et la partie centrale sont en rotation par rapport au stator provoquant la translation axiale de la partie arrière vers sa position finale ; et/ou
- la partie arrière du stator intermédiaire comporte au moins une forme de couplage apte à s'emboîter axialement dans une forme de couplage complémentaire ménagée sur le moyen de commande ; et/ou
- 15 - chaque forme de couplage est constituée par une protubérance apte à coopérer par emboîtement axial avec un renforcement formant forme de couplage complémentaire.

20 L'invention porte en outre sur un dispositif de serrure notamment pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il intègre au moins un verrou tel que décrit précédemment.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description qui suit d'un mode de réalisation préféré de l'invention, donné à titre d'exemple non limitatif et en référence aux dessins annexés sur lesquels :

- 25 - la figure 1 est une vue en plan d'un stator intermédiaire du verrou selon une variante de l'invention ;
- la figure 2 est une vue en plan d'un rotor du verrou selon une variante de l'invention ;
- la figure 3 est une vue dans l'espace du verrou selon une variante de l'invention, le rotor et le stator étant dans une première position angulaire ;
- 30 - la figure 4 est similaire à la figure 3 mais le rotor et le stator sont dans une deuxième position angulaire ;

- la figure 5 est une vue dans l'espace du verrou des figures 3 et 4, où la partie arrière du stator intermédiaire est retirée ; et
- la figure 6 est une vue dans l'espace du verrou des figures 3 à 5, où la partie postérieure du rotor est retirée.

5 En se référant aux figures, l'invention concerne un verrou 2, et plus particulièrement un verrou pour mécanisme de serrure de véhicule automobile.

 Le verrou comprend un stator 4 s'étendant selon un axe principal et logeant un stator intermédiaire 6. Le stator intermédiaire 6 loge un rotor 8 mobile en rotation suivant l'axe principal. En outre, le rotor 8 est configuré pour entraîner en
10 mouvement un moyen de commande 10 visibles aux figures 3 et 4.

 Par « moyen de commande », on entend de préférence une pièce séparée du et fixée au rotor 8, et configurée pour actionner le verrouillage ou le déverrouillage d'une serrure associée au verrou en étant entraînée en rotation par le rotor 8. En particulier, le moyen de commande 10 peut être un embout de cardan ou de batteuse.

15 Le rotor 8 comprend des organes de codage 12, tels que des paillettes, configurés pour maintenir le rotor 8 fixe en rotation par rapport au stator intermédiaire 6. Les organes de codage 12 sont configurés pour libérer le rotor 8 en rotation par rapport au stator intermédiaire 6 lors de l'introduction d'un insert de clé conforme au codage dans le logement longitudinal du rotor 8.

20 Le verrou est actionnable au moyen de l'insert de clé pour déverrouiller ou verrouiller une serrure de porte d'un véhicule automobile.

 Selon l'invention, le stator intermédiaire 6 comprend une partie avant 16, une partie arrière 18 et une partie centrale 17 disposée entre les parties avant 16 et arrière 18, une première zone fusible 20 disposée entre la partie centrale et la partie arrière
25 18, et une deuxième zone fusible 21 disposée entre la partie avant 16 et la partie centrale 17.

 L'orientation du verrou est ici déterminée par un côté « avant/antérieur » correspondant à la portion par laquelle l'insert de clé est inséré, et un côté « arrière/postérieur » opposé au côté avant par rapport à un axe principal du verrou.

La partie avant 16 du stator intermédiaire 6 coopère avec les organes de codage 12. En particulier, les organes de codage 12 faisant saillie à l'extérieur du rotor 8 sont insérés dans un ou plusieurs logement correspondant du stator intermédiaire 6 de sorte à solidariser le rotor 8 et le stator intermédiaire 6.

5 La partie arrière 18 du stator intermédiaire est mobile entre une position de libération dans laquelle la partie arrière 18 autorise la rotation du rotor 8 ; et une position de blocage dans laquelle la partie arrière bloque le rotor 8 en rotation.

Selon un aspect de l'invention, ladite première zone fusible 20 est adaptée pour se rompre dans une première position angulaire P0 du stator intermédiaire 6, 10 lorsque le couple exercé sur le stator intermédiaire 6 par un élément 14 non conforme au codage sur le rotor 8 à l'état fixe en rotation, atteint un premier couple prédéterminé inférieur aux couples de rupture des organes de codage 12 et de la deuxième zone fusible 21.

En d'autres termes lorsqu'un élément 14 tel qu'un tournevis ou une clé au 15 codage différent de celui du rotor 8 est inséré dans le rotor 8 pour forcer le verrou, et le couple exercé sur le stator intermédiaire atteint le premier couple prédéterminé, la première zone fusible 20 se rompt dès que le stator intermédiaire 6 dépasse la première position angulaire P0.

Le couple de rupture des organes de codage est généralement compris entre 20 25 et 30 Nm. Le premier couple prédéterminé pour la rupture de la première zone fusible peut être compris entre 10 et 15 Nm.

En outre, le verrou est configuré de sorte que lorsque la première zone fusible 20 est rompue, la partie arrière 18 est déplacée vers sa position de blocage du rotor 8.

Un tel verrou pour mécanisme de serrure présente l'avantage d'être moins 25 onéreux qu'un verrou débrayable classique, tout en garantissant la même robustesse contre les effractions par rotation en force qu'un verrou débrayable de l'art antérieur.

En outre, la deuxième zone fusible du stator intermédiaire est configurée pour se rompre pour désolidariser des parties centrale et antérieure du stator intermédiaire et permettre de faire tourner la partie avant du stator « dans le vide » sans plus

pouvoir restaurer l'emboîtement des parties du stator intermédiaire. Cet aspect augmente considérablement la sécurité du verrou au forçage.

Avantageusement, le verrou selon l'invention comporte deux zones fusibles sur le stator intermédiaire 6 permettant de réaliser un système robuste et efficace tout en limitant les coûts par l'utilisation de deux zones fusibles du stator intermédiaire, en particulier sans nécessiter de pièce supplémentaire pour le débrayage du stator intermédiaire et de l'accouplement du rotor avec le moyen de commande.

Selon une variante, lorsque la première zone fusible 20 est rompue, la partie avant 16 et la partie centrale 17 sont mobiles en rotation suivant l'axe principal relativement à la partie arrière 18.

En particulier, la partie arrière 18 en position de blocage devient solidaire du rotor 8, et les parties avant 16 et centrale 17 peuvent tourner librement par rapport à la partie arrière 18. En outre, la partie avant 16 est maintenue solidaire du rotor 8 par les organes de codage 12, et la partie centrale est maintenue solidaire de la partie avant par la deuxième zone fusible 21.

Selon une variante, la deuxième zone fusible 21 est adaptée pour se rompre, après la première zone fusible 20, lorsque le couple exercé atteint un deuxième couple prédéterminé supérieur au premier couple prédéterminé et que le stator intermédiaire 6 est pivoté au-delà d'une deuxième position angulaire P1 située angulairement après la première position angulaire P0 de sorte que la partie avant 16 est mobile en rotation suivant l'axe principal relativement à la partie centrale 17.

Le deuxième couple prédéterminé pour la rupture de la deuxième zone fusible peut être compris entre 20 et 25 Nm.

En d'autres termes lorsque ledit élément 14 est davantage actionné dans le rotor 8 pour forcer le verrou, et le couple exercé sur le stator intermédiaire atteint le deuxième couple prédéterminé, la deuxième zone fusible 21 se rompt dès que le stator intermédiaire 6 dépasse la deuxième position angulaire P1.

En particulier, la partie avant 16 peut alors tourner librement par rapport à la partie centrale 17. En outre, la partie avant 16 est maintenue solidaire du rotor 8 par les organes de codage 12.

5 Avantageusement, dans une variante préférée, la deuxième zone fusible 21 du stator intermédiaire 6 une fois rompue permet de désolidariser des parties centrale et antérieure du stator intermédiaire et permettre de faire tourner la partie avant du stator « dans le vide » sans plus pouvoir restaurer l'emboîtement des parties du stator intermédiaire. Cet aspect augmente considérablement la sécurité du verrou au forçage.

10 Comme on peut le voir sur la figure 5, selon une variante, le stator 4 comprend au moins une structure de blocage 45, et la partie centrale 17 du stator intermédiaire 6 comprend au moins une projection 44 configurée pour coopérer avec la structure de blocage 45 à ladite deuxième position angulaire P1, de sorte à permettre que ladite deuxième zone fusible 21 se rompe au-delà de ladite deuxième
15 position angulaire P1.

Avantageusement, une telle structure de blocage 45 une telle projection 44 permettent d'utiliser un moyen simple de blocage de la partie centrale 17 du stator intermédiaire 6 pour rompre la deuxième zone fusible 21.

20 Selon une variante, la projection 44 est une excroissance et ladite structure de blocage 45 est un gaudron de blocage configuré pour maintenir l'excroissance et bloquer la partie centrale 17 en rotation.

25 Selon une variante, le rotor 8 comprend une troisième zone fusible 23 délimitant une partie antérieure 38 du rotor 8 et une partie postérieure 39 du rotor 8, et la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6 comporte au moins une forme d'emboîtement 37 apte à s'emboîter axialement dans une forme d'emboîtement complémentaire 35 ménagée sur la partie postérieure 39 du rotor 8.

30 Selon cette variante, la troisième zone fusible 23 du rotor 8 est adaptée pour se rompre lorsque d'une part la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6 est couplée à la partie postérieure 39 du rotor ; et d'autre part un couple exercé par l'élément 14 sur le rotor 8 atteint un couple de rotor prédéterminé. Après la rupture de la troisième

zone fusible 23, la partie antérieure 38 du rotor 8 est mobile en rotation suivant l'axe principal par rapport à la partie postérieure 39 du rotor 8.

Le couple de rotor prédéterminé pour la rupture de la troisième zone fusible sur le rotor 8 peut être compris entre 10 et 15 Nm.

5 En particulier, la troisième zone fusible 23 du rotor 8 est configurée pour se rompre lorsque la partie avant 16 du stator intermédiaire 6 solidaire de la partie antérieure 38 du rotor 8 est dans une troisième position angulaire P2. La partie antérieure 38 du rotor est ainsi mobile dans les trois positions angulaires P0, P1 et P2.

10 Dans la variante représentée à la figure 4, la deuxième position angulaire P1 est située entre la première position angulaire P0 et la troisième position angulaire P2.

On peut aussi prévoir une variante (non représentée) dans laquelle la troisième position angulaire P2 est située entre la première position angulaire P0 et la deuxième position angulaire P1. On peut également prévoir une variante (non représentée) dans laquelle les deuxième P1 et troisième P2 positions angulaires sont sensiblement confondues.

De préférence, comme on peut le voir sur les figures 5 et 6, la forme d'emboîtement 37 et la forme d'emboîtement complémentaire 35 sont configurées pour autoriser un jeu angulaire entre la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6 et le rotor 8, en particulier la partie postérieure 39 du rotor 8. Cet agencement permet prévoir une configuration comprenant une troisième position angulaire P2 de la partie antérieure du rotor 8 et dans laquelle la deuxième position angulaire P1 est située entre la première position angulaire P0 et la troisième position angulaire P2.

25 Selon une variante, chaque forme d'emboîtement 37 est constituée par un plot apte à coopérer par emboîtement axial avec un évidement formant forme d'emboîtement complémentaire 35.

Alternativement, on peut prévoir une configuration inverse (non représentée), dans laquelle chaque forme d'emboîtement complémentaire est constituée par un plot

apte à coopérer par emboîtement axial avec un évidement formant forme d'emboîtement.

Selon une variante, la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6 est agencée pour se mouvoir en translation selon l'axe principal du verrou à l'intérieur du stator 4 après rupture de la première zone fusible 20. En particulier, la partie arrière 18 est mobile en translation entre une position initiale dans laquelle la partie arrière 18 est solidaire de la partie centrale 17 du stator intermédiaire 6, et une position finale dans laquelle la partie arrière 18 est bloquée en translation après ladite rupture. On peut prévoir un système de formes de coopération, par exemple de doigt et renforcement, entre la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6 et le stator 4.

Avantageusement, cette configuration permet de renforcer le blocage en rotation du rotor 8, en particulier de la partie postérieure 39 du rotor 8.

Selon une variante, la partie avant 16 du stator intermédiaire 6 est agencée pour coopérer par emboîtement avec au moins une forme de débrayage 22 fixe en rotation ménagée sur la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6, lorsque la partie avant 16 et la partie centrale 17 sont en rotation par rapport au stator 4 provoquant la translation axiale de la partie arrière 18 vers sa position finale.

De préférence, les formes de débrayage 22 permettent un déplacement axial de la partie postérieure 18 vis-à-vis de la partie centrale 17.

Avantageusement, les formes de débrayage 22 sont un moyen simple et efficace de déplacer axialement les parties centrale et arrière.

Selon une variante, la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6 comporte au moins une forme de couplage 34 apte à s'emboîter axialement dans une forme de couplage complémentaire 42 ménagée sur le moyen de commande 10.

Avantageusement, la partie arrière 18 de cette variante permet de fixer en rotation à la fois le moyen de commande 10 et rotor 8, en particulier la partie postérieure 39 du rotor 8.

Selon une variante, chaque forme de couplage 34 est constituée par une protubérance apte à coopérer par emboîtement axial avec un renforcement formant forme de couplage complémentaire 42.

Alternativement ou en combinaison, la forme de couplage 34 peut faire partie du système de formes de coopération détaillé plus haut, pour une coopération entre le stator 4 et la partie arrière 18 du stator intermédiaire 6. Cette coopération permet le déplacement de ladite partie arrière 18 en translation et en bloque le déplacement en rotation.

L'invention porte également sur un dispositif de serrure notamment pour véhicule automobile, comprenant au moins un verrou 2 tel que décrit précédemment.

La description précédente a été faite avec un rotor et un moyen de commande distincts. Bien entendu ces deux pièces pourraient former une seule et même pièce.

REVENDICATIONS

1. Verrou (2) notamment pour mécanisme de serrure de véhicule automobile,
5 comprenant un stator (4) s'étendant selon un axe principal et logeant un stator intermédiaire (6),
- ledit stator intermédiaire (6) logeant un rotor (8) mobile en rotation suivant l'axe principal et configuré pour entraîner en mouvement un moyen de commande (10),
 - 10 - le rotor (8) comprenant des organes de codage (12) configurés pour maintenir le rotor (8) fixe en rotation par rapport au stator intermédiaire (6) et configurés pour libérer le rotor (8) en rotation par rapport au stator intermédiaire (6) lors de l'introduction d'un insert de clé conforme au codage dans le logement longitudinal du rotor (8),
 - 15 - le stator intermédiaire (6) comprenant
 - une partie avant (16) coopérant avec les organes de codage (12),
 - une partie arrière (18) mobile entre une position de libération dans laquelle la partie arrière (18) autorise la rotation du rotor (8) et une position de blocage dans laquelle la partie arrière bloque le rotor (8)
20 en rotation,
 - une partie centrale (17) disposée entre la partie avant (16) et la partie arrière (18),
 - une première zone fusible (20) disposée entre la partie centrale et la partie arrière (18), et
 - 25 - une deuxième zone fusible (21) disposée entre la partie avant et la partie centrale (17),
- ladite première zone fusible (20) étant adaptée pour se rompre dans une première position angulaire (P0) du stator intermédiaire (6), lorsque le couple exercé sur le stator intermédiaire (6) par un élément (14) non conforme au codage sur le rotor (8) à
30 l'état fixe en rotation, atteint un premier couple prédéterminé inférieur aux couples de rupture des organes de codage (12) et de la deuxième zone fusible (21) de sorte

que, lorsque la première zone fusible (20) est rompue, la partie arrière (18) est déplacée vers sa position de blocage du rotor (8).

5 **2.** Verrou (2) selon la revendication précédente, dans lequel lorsque la première zone fusible (20) est rompue, la partie avant (16) et la partie centrale (17) sont mobiles en rotation suivant l'axe principal relativement à la partie arrière (18).

10 **3.** Verrou (2) selon l'une des revendications précédentes, dans lequel ladite deuxième zone fusible (21) est adaptée pour se rompre, après la première zone fusible (20), lorsque le couple exercé atteint un deuxième couple prédéterminé supérieur au premier couple prédéterminé et que le stator intermédiaire (6) est pivoté au-delà d'une deuxième position angulaire (P1 ; P2) située angulairement après la première position angulaire (P0) de sorte que la partie avant (16) est mobile en rotation suivant l'axe principal relativement à la partie centrale (17).

15

4. Verrou selon la revendication précédente, dans lequel le stator (4) comprend au moins une structure de blocage (45) et la partie centrale (17) du stator intermédiaire (6) comprend au moins une projection (44) configurée pour coopérer avec la structure de blocage (45) à ladite deuxième position angulaire, de sorte à permettre
20 que ladite deuxième zone fusible (21) se rompe au-delà de ladite deuxième position angulaire (P1 ; P2).

5. Verrou selon la revendication précédente, dans lequel ladite projection (44) est une excroissance et ladite structure de blocage (45) est un gaudron de blocage configuré
25 pour maintenir l'excroissance et bloquer la partie centrale (17) en rotation.

6. Verrou selon l'une des revendications précédentes, dans lequel le rotor (8) comprend une troisième zone fusible (23) délimitant une partie antérieure (38) du rotor (8) et une partie postérieure (39) du rotor (8), et la partie arrière (18) du stator intermédiaire (6) comporte au moins une forme d'emboîtement (37) apte à
30 s'emboîter axialement dans une forme d'emboîtement complémentaire (35) ménagée sur la partie postérieure (39) du rotor (8),

la troisième zone fusible du rotor (8) étant adaptée pour se rompre lorsque la partie arrière (18) du stator intermédiaire (6) est couplée à la partie postérieure (39) du rotor et un couple exercé par l'élément (14) sur le rotor (8) atteint un couple de rotor prédéterminé de sorte que la partie antérieure (38) du rotor (8) est mobile en rotation
5 suivant l'axe principal par rapport à la partie postérieure (39) du rotor (8).

7. Verrou selon la revendication précédente, dans lequel chaque forme d'emboîtement (37) est constituée par un plot apte à coopérer par emboîtement axial avec un évidement formant forme d'emboîtement complémentaire (35).

10

8. Verrou selon l'une des revendications précédentes, dans lequel la partie arrière (18) du stator intermédiaire (6) est agencée pour se mouvoir en translation selon l'axe principal du verrou à l'intérieur du stator (4) après rupture de la première zone fusible (20) entre une position initiale dans laquelle la partie arrière (18) est solidaire
15 de la partie centrale (17) du stator intermédiaire (6), et une position finale dans laquelle la partie arrière (18) est bloquée en translation après ladite rupture.

9. Verrou selon la revendication précédente, dans lequel la partie avant (16) du stator intermédiaire (6) est agencée pour coopérer par emboîtement avec au moins une
20 forme de débrayage (22) fixe en rotation ménagée sur la partie arrière (18) du stator intermédiaire (6), lorsque la partie avant (16) et la partie centrale (17) sont en rotation par rapport au stator (4) provoquant la translation axiale de la partie arrière (18) vers sa position finale.

25 10. Verrou selon l'une des revendications précédentes, dans lequel la partie arrière (18) du stator intermédiaire (6) comporte au moins une forme de couplage (34) apte à s'emboîter axialement dans une forme de couplage complémentaire (42) ménagée sur le moyen de commande (10).

30 11. Verrou selon la revendication précédente, dans lequel chaque forme de couplage (34) est constituée par une protubérance apte à coopérer par emboîtement axial avec un renforcement formant forme de couplage complémentaire (42).

12. Dispositif de serrure notamment pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il intègre au moins un verrou (2) selon l'une quelconque des revendications précédentes.

1/2

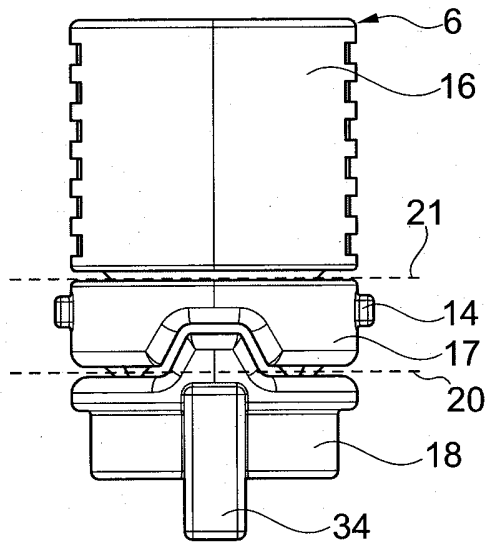


Fig. 1

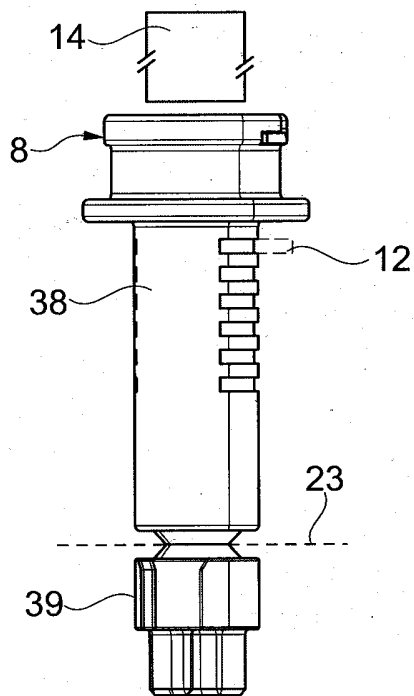


Fig. 2

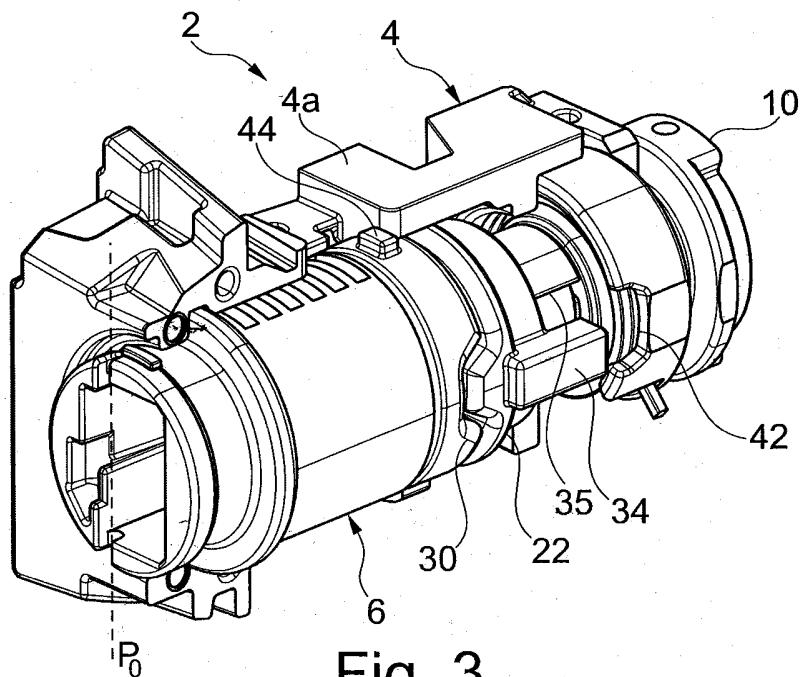


Fig. 3

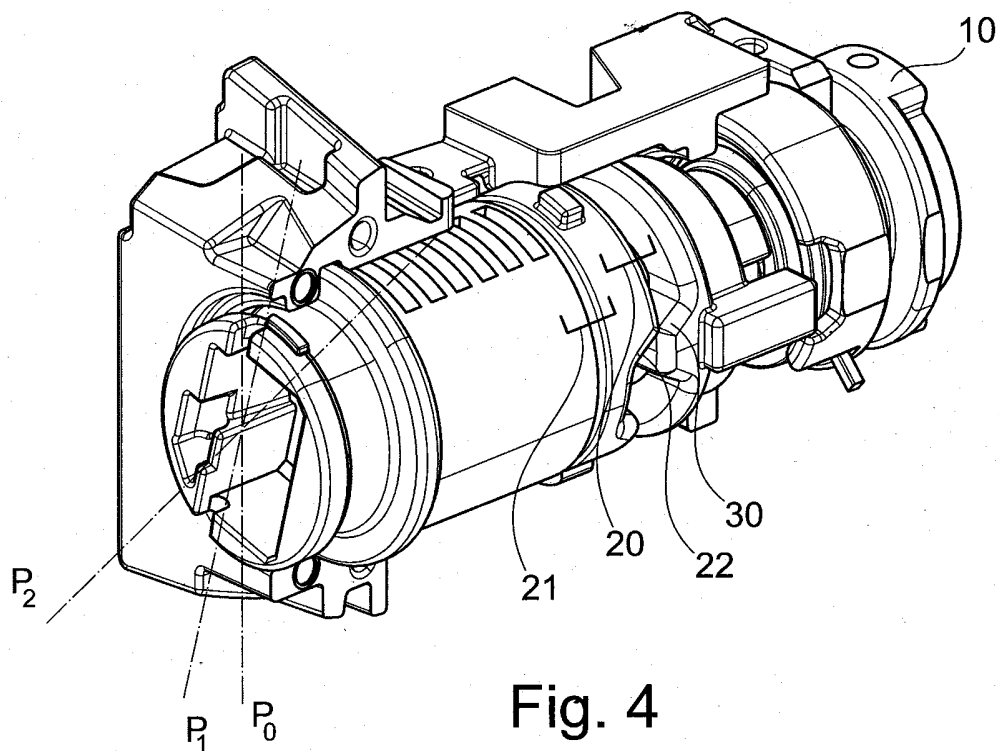


Fig. 4

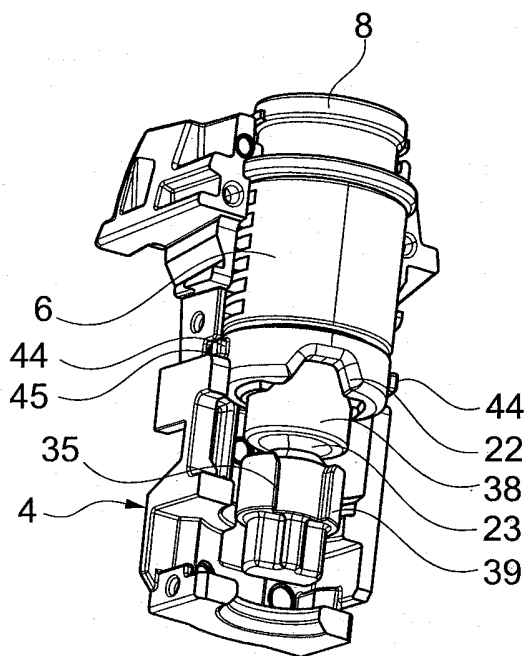


Fig. 5

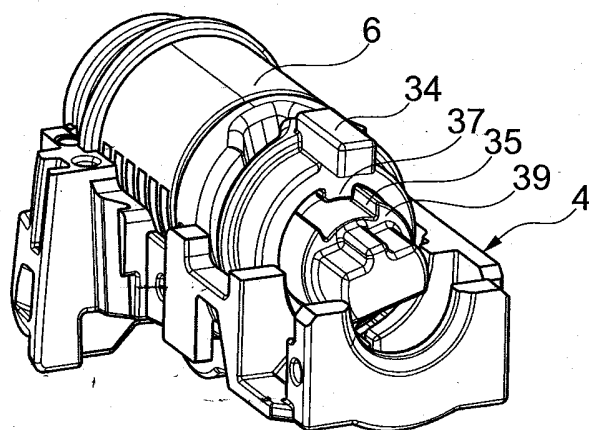


Fig. 6

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1561550 FA 819280**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du 01-08-2016

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
US 2049742	A	04-08-1936	AUCUN	

US 2004148983	A1	05-08-2004	JP 4038132 B2	23-01-2008
			JP 2004231122 A	19-08-2004
			US 2004148983 A1	05-08-2004

US 4074548	A	21-02-1978	AUCUN	

EP 1927710	A1	04-06-2008	EP 1927710 A1	04-06-2008
			FR 2909119 A1	30-05-2008
