

19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

11) N° de publication : **2 896 527**
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

21) N° d'enregistrement national : **06 00682**

51) Int Cl⁸ : E 05 C 17/08 (2006.01), B 60 J 5/06

12) **DEMANDE DE BREVET D'INVENTION**

A1

22) Date de dépôt : 25.01.06.

30) Priorité :

43) Date de mise à la disposition du public de la demande : 27.07.07 Bulletin 07/30.

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) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA Société anonyme — FR.

72) Inventeur(s) : MIGNON STEPHANE.

73) Titulaire(s) :

74) Mandataire(s) : CABINET LAVOIX.

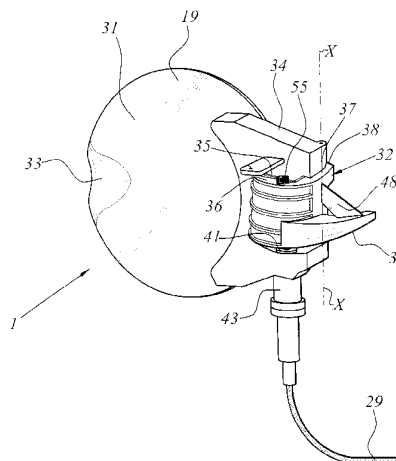
54) **DISPOSITIF DE BLOCAGE DE L'OUVERTURE D'UNE PORTE LATÉRALE COULISSANTE D'UN VÉHICULE ET VÉHICULE LE COMPORTANT.**

57) L'invention concerne un dispositif (1) de blocage de l'ouverture d'une porte latérale coulissante d'un véhicule comprenant des moyens d'arrêt de la porte latérale coulissante, adaptés pour être déplacés entre une position de blocage de la porte et une position de libération de la porte.

Le dispositif comprend aussi une trappe (19) de réservoir et un dormant (34) de support de trappe (19), la trappe (19) comprenant un volet (31) et un charnon (32) solidaire du volet (31), la trappe (19) étant adaptée pour être déplacée par rapport au dormant (34) entre une position d'ouverture et une position de fermeture de l'extrémité de remplissage du réservoir.

Le dispositif comprend en outre des moyens (29) d'entraînement des moyens d'arrêt sous la commande du mouvement de la trappe (19), comprenant une came (39) solidaire de la trappe (19) et un suiveur de came (41), la came (39) et le suiveur de came (41) étant propres à coopérer pour entraîner les moyens d'arrêt (23) en position de blocage, quand la trappe (19) est en position d'ouverture, et en position de libération quand la trappe (19) est en position de fermeture.

La came (39) est solidaire du charnon (32) et espacée du volet (31). Application à un véhicule automobile.



FR 2 896 527 - A1



La présente invention concerne un dispositif de blocage de l'ouverture d'une porte latérale coulissante d'un véhicule, comprenant des moyens d'arrêt de la porte latérale coulissante, adaptés pour être déplacés entre une position de blocage de la porte et une position de libération de la porte, une trappe de réservoir et un dormant de support de trappe, la trappe comprenant un volet et un charnon solidaire du volet, la trappe étant adaptée pour être déplacée par rapport au dormant entre une position d'ouverture et une position de fermeture de l'extrémité de remplissage du réservoir, des moyens d'entraînement des moyens d'arrêt sous la commande du mouvement de la trappe, comprenant une came solidaire de la trappe et un suiveur de came, la came et le suiveur de came étant propres à coopérer pour entraîner les moyens d'arrêt en position de blocage, quand la trappe est en position d'ouverture, et en position de libération quand la trappe est en position de fermeture.

De tels dispositifs empêchent d'ouvrir par inadvertance une porte latérale coulissante alors que la trappe de réservoir, située du côté de la porte, est ouverte, ce qui provoquerait l'endommagement de la porte et de la trappe.

EP 0 913 285 décrit un dispositif dans lequel une rampe de guidage des moyens d'entraînement est fixée sur le volet de la trappe, par exemple sur le côté intérieur du volet.

Un tel dispositif occupe un encombrement minimal en étant entièrement disposé selon l'axe vertical du véhicule mais présente l'inconvénient d'être complexe à réaliser. En effet, dans le cas où la trappe et sa rampe sont réalisées en matériau plastique, il est difficile de maîtriser les retassures ; dans le cas où elles sont réalisées en tôle la mise au point de l'outillage est complexe. De plus, cette solution pose également un problème de style car la rampe est visible par l'utilisateur lors de l'ouverture de la trappe.

L'invention a pour but de résoudre ce problème en apportant une solution au verrouillage d'une porte latérale coulissante lorsque la trappe de réservoir est ouverte, avec un encombrement minimal et pour un coût réduit.

A cet effet, l'invention a pour objet un dispositif de blocage de l'ouverture d'une porte latérale coulissante d'un véhicule du type précité, caractérisé en ce que la came est solidaire du charnon et espacée du volet.

Suivant d'autres caractéristiques de l'invention :

- 5 - la came est fixée par une de ses extrémités au charnon ;
- les moyens d'entraînement comprennent un câble disposé entre le suiveur de came et les moyens d'arrêt de la porte ;
- le suiveur de came est un piston disposé dans un cylindre creux de guidage et le dispositif comprend un ressort interposé entre le piston et une
10 protubérance appartenant au cylindre ;
- la trappe est montée rotative par rapport au dormant ;
- la trappe est en position d'ouverture quand le volet fait un angle de 90° ;
- la came est une rampe hélicoïdale décrivant une hélice de rayon
15 constant et présentant, selon l'axe de l'hélice, une dénivellation correspondant à l'amplitude maximale de la course du piston dans le cylindre creux lors des manœuvres de fermeture et d'ouverture de la trappe, l'axe de l'hélice étant l'axe de rotation de la trappe ;
- le charnon présente la forme d'un col de cygne ;
- 20 - la trappe comprend un bras de retenue de l'extrémité de la rampe, laquelle rampe s'écarte du col de cygne à son extrémité libre ; et
- les moyens d'arrêt de la porte comprennent un crochet adapté pour être déplacé entre une position d'accrochage de la porte et une position de libération de la porte, la position d'accrochage du crochet correspondant à la
25 position de blocage des moyens d'arrêt.

L'invention a également pour objet un véhicule automobile comportant un dispositif de blocage de l'ouverture d'une porte latérale coulissante tel que défini précédemment.

L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description qui va
30 suivre, donnée uniquement à titre d'exemple et faite en se référant aux dessins annexés, sur lesquels :

- les figures 1 et 2 sont des vues schématiques du véhicule, la trappe du dispositif de blocage suivant l'invention étant représentée respectivement en position de fermeture et d'ouverture,

- la figure 3 est une vue partielle en perspective du dispositif de blocage, en position de fermeture de la trappe ;

- la figure 4 est une vue de détail en perspective du piston ; et

- les figures 5 et 6 sont des vues schématiques du dispositif en coupe horizontale en position respectivement de fermeture et d'ouverture de la trappe.

Le dispositif 1 est destiné à équiper l'extrémité de remplissage d'un réservoir de carburant d'un véhicule 3 représenté sur les figures 1 et 2 ; il est situé au voisinage d'une porte 9 latérale coulissante, sur une aile 15 de ce véhicule 3.

Le dispositif 1 comprend essentiellement une trappe 19, un crochet 23 et un câble 29 reliant le crochet 23 à la trappe 19. Le câble 29 est essentiellement orienté selon l'axe Z-Z vertical du véhicule 3.

La porte latérale 9 est montée coulissante grâce à différents rails montés sur l'aile 15 ou la porte 9 du véhicule 3. La porte 9 est adaptée pour être déplacée entre une position de fermeture et une position d'ouverture.

Le crochet 23 est monté rotatif autour d'un axe solidaire de l'aile 15. Il est adapté pour être déplacé entre une position d'accrochage de la porte 9 et une position de libération de la porte 9. Quand le crochet 23 est en position de libération de la porte 9 (figure 1), celle-ci est libre de coulisser sur ses rails vers sa position d'ouverture. Quand le crochet 23 est en position d'accrochage de la porte 9 (figure 2), celle-ci est bloquée en position de fermeture.

La trappe 19, représentée sur la figure 3, comprend essentiellement un volet 31 et un charnon 32. Le volet 31 comporte, sur sa périphérie, une empreinte 33 de passage d'un doigt, adaptée pour faciliter l'ouverture manuelle de la trappe 19.

Le volet 31 est monté rotatif, par son charnon 32, autour d'un dormant 34 suivant un axe d'articulation X-X. Le dormant 34 est solidaire de l'aile 15 du véhicule 3. L'axe de rotation X-X est situé le long d'un bord du dormant 34,

opposé au volet 31, du côté extérieur par rapport au sens d'ouverture de la trappe 19. Le dormant 34 présente une ouverture 35 de circulation du charnon 32. Le charnon 32 est en forme de col de cygne, adapté pour s'articuler sur le dormant 34. L'axe de rotation X-X définit l'extrémité libre du col de cygne. Le col de cygne présente un tronçon circulaire 36 centré sur l'axe X-X, engagé dans l'ouverture 35. Ce tronçon s'étend sur environ 90°. Il est relié perpendiculairement à la surface du volet 31. Le tronçon circulaire 36 est relié à l'axe de rotation X-X par un tronçon rectiligne 37 s'étendant généralement radialement par rapport au tronçon circulaire 36.

10 A son extrémité de liaison à l'axe de rotation X-X, le tronçon rectiligne 37 présente un coude 38 assurant un décalage correspondant à l'épaisseur du dormant 34.

La trappe 19 est en position de fermeture quand le volet 31 est rabattu le long de l'aile 15. Elle est en position d'ouverture quand le volet 31 est perpendiculaire à l'aile 15.

La trappe 19 comprend une rampe 39 partant du charnon 32 et espacée du volet 31. Le volet 31, le charnon 32 et la rampe 39 sont, de préférence, venus de matière.

Le câble 29 comprend à son extrémité proximale un piston 41, disposé à l'intérieur d'un cylindre 43 creux de guidage, visible sur la figure 4. Le piston 41 et son cylindre 43 sont disposés en regard de la rampe 39. La rampe 39 forme une surface de came du piston 41 qui est coulissant à l'intérieur du cylindre creux 43. De plus, comme le montre la figure 4, le piston 41 est sollicité vers la rampe 39 par un ressort 45 de rappel interposé entre le piston 41 et un épaulement interne 47 du cylindre creux 43.

Comme le montrent les figures 5 et 6, la rampe 39 en hélice décrit un quart de cercle, dans un plan perpendiculaire au plan du volet 31. Dans ce plan, la rampe 39 se relie tangentiellement au tronçon circulaire 36 et présente un même rayon de courbure. La rampe en hélice 39 présente une dénivellation par rapport à l'axe vertical Z du véhicule, correspondant à l'amplitude maximale de la course du piston 41 dans le cylindre creux 43. Cette dénivellation est

avantageusement comprise entre 10 et 20 mm, de l'ordre de 15 mm, par exemple.

La rampe 39 est fixée, espacée du volet 31, par une de ses extrémités, au charnon 32 à partir du milieu du col de cygne, c'est-à-dire dans la
5 région de liaison des tronçons circulaire 36 et rectiligne 37. Le profil en hélice décrit par la rampe 39 à partir du charnon 32 s'éloigne du volet 31. Un bras venu de matière 48 allant du charnon 32 et, plus précisément, de la paroi extérieure du tronçon rectiligne 37 à l'extrémité libre de la rampe 39 vient renforcer celle-ci.

De plus, si l'on découpe l'espace en quatre quadrants définis par les
10 plans A et B respectivement parallèle et perpendiculaire au volet 31 et passant chacun par l'axe X-X de rotation du charnon 32, le volet 31 et la rampe 39 sont situés chacun dans des quadrants diamétralement opposés par rapport à l'axe X-X.

Le dispositif 1 comprend un ressort de torsion 55 à passage de point
15 mort, visible sur la figure 3, intercalé entre le charnon 32 et le dormant 34. Le point mort du ressort 55 est passé juste avant d'atteindre la position d'ouverture de la trappe 19. Le ressort 55 sollicite la trappe 19, en rotation par rapport à l'axe X-X du dormant 34, en permanence vers la position de fermeture, sauf quand la trappe est en position d'ouverture, le point mort ayant été passé.

20 Suite à l'ouverture de la trappe 19, pour remplir le réservoir par exemple, manuellement grâce à l'empreinte 33, la trappe 19 reste en position d'ouverture (figure 6) car la sollicitation du ressort de torsion 55 n'est plus effective. Pendant le mouvement d'ouverture, la rampe 39, solidaire du charnon 32, pivote avec la rotation du volet 31, et entraîne le piston 41 qui coulisse dans
25 le cylindre creux 43. Le câble 29, attaché par son extrémité proximale, est entraîné par le piston 41, et son extrémité distale entraîne le crochet 23 en position d'accrochage de la porte 9. La porte 9 est ainsi bloquée dans son mouvement de coulissement le long des rails. La porte 9 est verrouillée en position de fermeture quand la trappe 19 est en position d'ouverture.

30 Quand on ferme la trappe 19, en la rabattant contre l'aile 15, la rampe 39 revient à sa position initiale (figure 5). Le mouvement de fermeture de la

trappe 19 est facilité par le ressort de torsion 55. Le piston 41 est guidé par la rampe 39 formant surface de came, et vient comprimer le ressort 45. L'extrémité distale du câble 29 entraîne le crochet 23 en position de libération de la porte 9. Celle-ci est alors libre de coulisser le long des rails.

5 La dénivellation de la rampe 39 en hélice est calculée de façon à permettre la manœuvre du crochet entre une position d'accrochage de la porte 9 et une position de libération de la porte 9.

 Selon une variante, la rampe en hélice peut être aménagée à l'intérieur du tronçon circulaire 36 du charnon 32.

10 Ainsi le dispositif selon l'invention permet un verrouillage d'une porte latérale coulissante lors de l'ouverture de la trappe à carburant, avec un encombrement minimal selon l'axe Z-Z du véhicule et sans ajout de pièce supplémentaire.

REVENDEICATIONS

1. Dispositif (1) de blocage de l'ouverture d'une porte (9) latérale coulissante d'un véhicule (3) comprenant :

- des moyens (23) d'arrêt de la porte (9) latérale coulissante, adaptés pour
5 être déplacés entre une position de blocage de la porte (9) et une position de libération de la porte (9),

- une trappe (19) de réservoir et un dormant (34) de support de trappe (19), la trappe (19) comprenant un volet (31) et un charnon (32) solidaire du volet (31), la trappe (19) étant adaptée pour être déplacée par rapport au dormant (34)
10 entre une position d'ouverture et une position de fermeture de l'extrémité de remplissage du réservoir,

- des moyens (29) d'entraînement des moyens d'arrêt (23) sous la commande du mouvement de la trappe (19), comprenant une came (39) solidaire de la trappe (19) et un suiveur de came (41), la came (39) et le suiveur de came
15 (41) étant propres à coopérer pour entraîner les moyens d'arrêt (23) en position de blocage, quand la trappe (19) est en position d'ouverture, et en position de libération quand la trappe (19) est en position de fermeture,

caractérisé en ce que la came (39) est solidaire du charnon (32) et espacée du volet (31).

20 2. Dispositif (1) selon la revendication 1, caractérisé en ce que la came (39) est fixée par une de ses extrémités au charnon (32).

3. Dispositif (1) selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que les moyens d'entraînement comprennent un câble (29) disposé entre le suiveur de came (41) et les moyens d'arrêt (23) de la porte (9).

25 4. Dispositif (1) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le suiveur de came est un piston (41) disposé dans un cylindre creux (43) de guidage et en ce que le dispositif comprend un ressort (45) interposé entre le piston (41) et une protubérance appartenant au cylindre (43).

5. Dispositif (1) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la trappe (19) est montée rotative par rapport au dormant (34).

6. Dispositif (1) selon la revendication 5, caractérisé en ce que la
5 trappe (19) est en position d'ouverture quand le volet (31) fait un angle de 90°.

7. Dispositif (1) selon l'une quelconque des revendications 5 ou 6, caractérisé en ce que la came est une rampe (39) hélicoïdale décrivant une hélice de rayon constant et présentant, selon l'axe (X-X) de l'hélice, une dénivellation correspondant à l'amplitude maximale de la course du piston (41)
10 dans le cylindre creux (43) lors des manœuvres de fermeture et d'ouverture de la trappe (19), l'axe (X-X) de l'hélice étant l'axe de rotation de la trappe (19).

8. Dispositif (1) selon l'une quelconque des revendications 5 à 7, caractérisé en ce que le charnon (32) présente la forme d'un col de cygne.

9. Dispositif (1) selon les revendications 2 et 8, caractérisé en ce que
15 la trappe comprend un bras (48) de retenue de l'extrémité de la rampe (39), laquelle rampe s'écarte du col de cygne (32) à son extrémité libre.

10. Dispositif (1) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que les moyens (23) d'arrêt de la porte (9) comprennent un crochet (23) adapté pour être déplacé entre une position
20 d'accrochage de la porte (9) et une position de libération de la porte (9), la position d'accrochage du crochet (23) correspondant à la position de blocage des moyens d'arrêt.

11. Véhicule automobile (3) caractérisé en ce qu'il comporte un dispositif (1) de blocage de l'ouverture d'une porte (9) latérale coulissante selon
25 l'une quelconque des revendications précédentes.

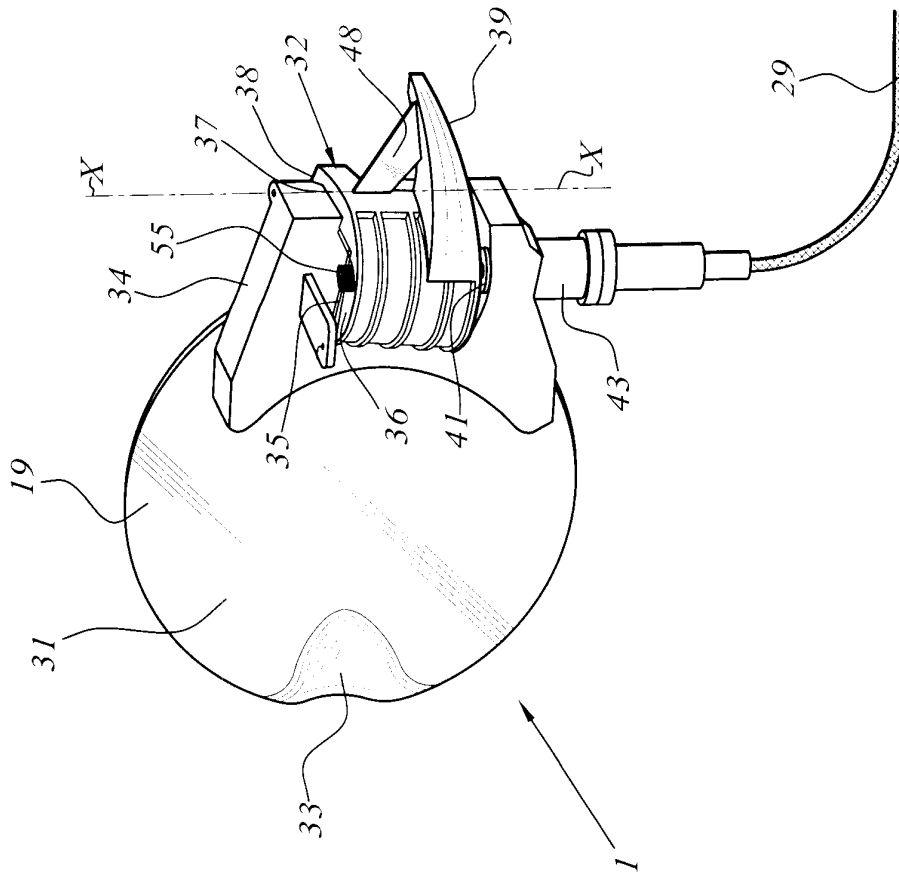


FIG. 3

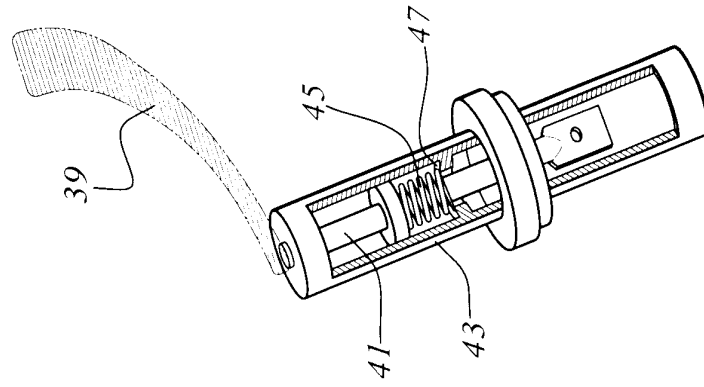
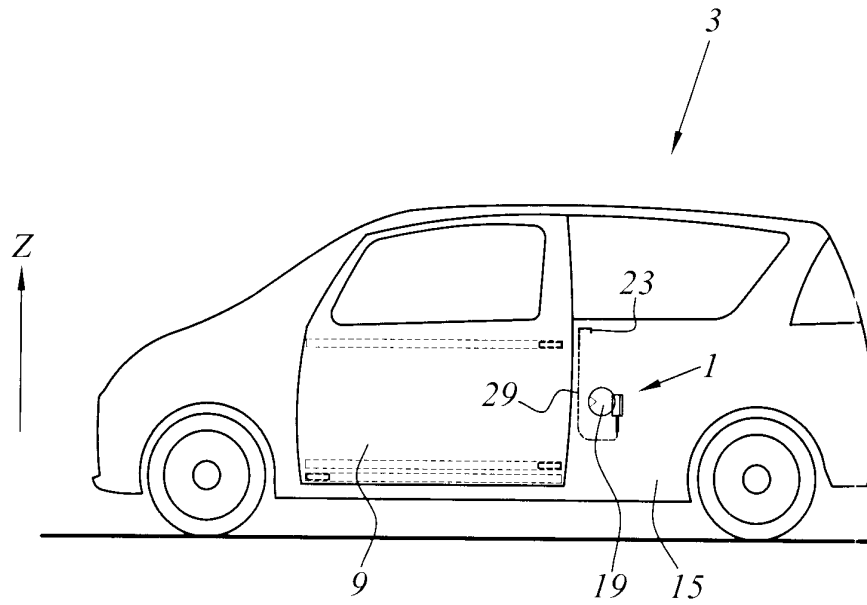
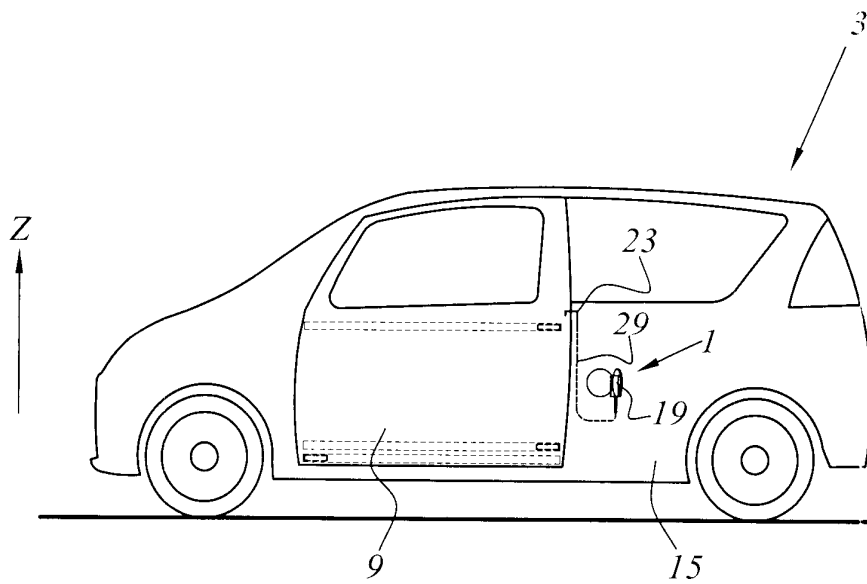


FIG. 4

FIG. 4

2/3

**FIG. 1****FIG. 2**

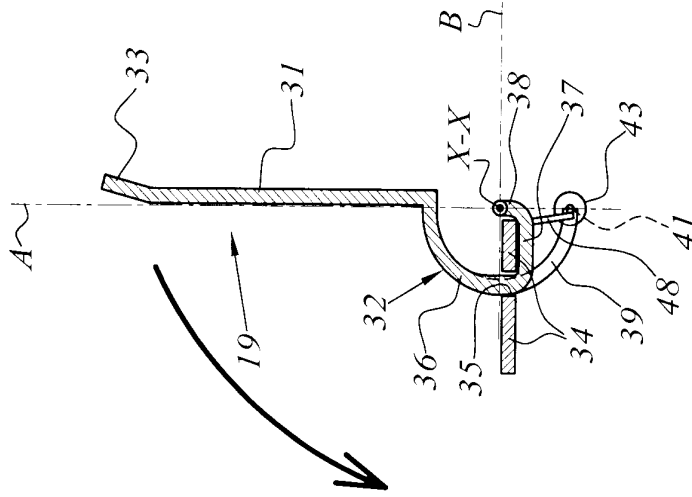


FIG. 5

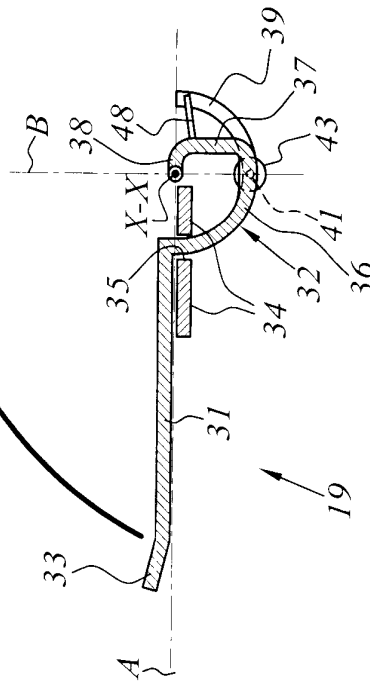


FIG. 6



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

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

N° d'enregistrement
national

FA 675979
FR 0600682

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	EP 0 854 060 A2 (FORD GLOBAL TECH INC [US] FORD GLOBAL TECHNOLOGIES LLC [US]) 22 juillet 1998 (1998-07-22)	1-6,8-11	E05C17/08 B60J5/06
Y	* le document en entier *	1-6,8-11	
A	* colonne 3, ligne 20 - ligne 50 * * figure 3 *	7	

X	EP 0 822 108 A2 (FORD MOTOR CO [US]) 4 février 1998 (1998-02-04)	1-6,8-11	
Y	* le document en entier *	1-6,8-11	
A	* figure 4 *	7	

Y	EP 0 913 285 A2 (DAIMLER CHRYSLER AG [DE]) 6 mai 1999 (1999-05-06)	1-6,8-11	
A	* le document en entier *	7	

Y	JP 11 115495 A (HONDA MOTOR CO LTD) 27 avril 1999 (1999-04-27)	4	
A	* le document en entier *	7	

A	US 5 520 431 A (KAPES RICHARD C [US] ET AL) 28 mai 1996 (1996-05-28) * le document en entier *	1	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
-----			B60J B60K E05B
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
27 septembre 2006		Wagner, Andreas	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention	
X : particulièrement pertinent à lui seul		E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure	
Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un		à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date	
autre document de la même catégorie		de dépôt ou qu'à une date postérieure.	
A : arrière-plan technologique		D : cité dans la demande	
O : divulgation non-écrite		L : cité pour d'autres raisons	
P : document intercalaire		
		& : membre de la même famille, document correspondant	

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0600682 FA 675979**

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 27-09-2006

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
EP 0854060 A2	22-07-1998	DE 69727786 D1	01-04-2004
		DE 69727786 T2	29-07-2004
		US 5906405 A	25-05-1999

EP 0822108 A2	04-02-1998	DE 69725936 D1	11-12-2003
		DE 69725936 T2	13-05-2004
		US 5676416 A	14-10-1997

EP 0913285 A2	06-05-1999	DE 19747938 A1	06-05-1999
		ES 2189049 T3	01-07-2003
		JP 11263127 A	28-09-1999

JP 11115495 A	27-04-1999	AUCUN	

US 5520431 A	28-05-1996	AT 218105 T	15-06-2002
		CA 2200180 A1	11-07-1996
		DE 69621422 D1	04-07-2002
		DE 69621422 T2	09-01-2003
		EP 0800465 A1	15-10-1997
		JP 10512340 T	24-11-1998
		WO 9620847 A1	11-07-1996
