



(12) **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(43) Date de publication:
17.01.2018 Bulletin 2018/03

(51) Int Cl.:
E06B 9/17 (2006.01)

(21) Numéro de dépôt: **17179253.4**

(22) Date de dépôt: **03.07.2017**

(84) Etats contractants désignés:
AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO PL PT RO RS SE SI SK SM TR
Etats d'extension désignés:
BA ME
Etats de validation désignés:
MA MD

(72) Inventeurs:
• **DE DURAT, Henri**
85600 SAINT HILAIRE DE LOULAY (FR)
• **SOULIER, Christian**
41600 LAMOTTE BEUVRON (FR)

(74) Mandataire: **Le Guen-Maillet**
5, place de Newquay
BP 70250
35802 Dinard Cedex (FR)

(30) Priorité: **06.07.2016 FR 1656496**

(71) Demandeur: **Delphia**
41600 Lamotte Beuvron (FR)

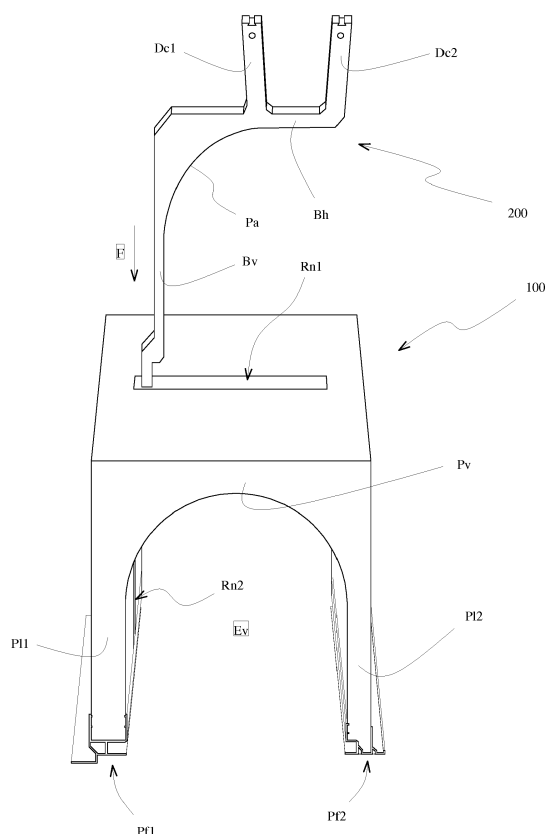
(54) **CORPS DE COFFRE DESTINE A RECEPIONNER UN OCCULTANT**

(57) La présente invention se rapporte à corps de coffre (100) délimité par un profilé présentant en section une géométrie en U retourné comprenant, une paroi de voûte (Pv) prolongée à ses deux bords longitudinaux respectivement par deux parois latérales (P11, P12), qui s'étendent dans la même direction et perpendiculairement ou de manière quasi perpendiculaire à la paroi de voûte (Pv), ces trois parois délimitant entre elles un évidement longitudinal (Ev) pour réceptionner un occultant.

Selon l'invention, une première rainure transversale (Rn1) traverse au moins localement la paroi de voûte (Pv) et ladite première rainure transversale se raccorde avec une seconde rainure (Rn2) creusant transversalement une paroi latérale (P11), depuis sa face interne (Fi).

Cette structure de corps de coffre est conçue pour réceptionner une pièce de jonction entre un linteau et un dormant de menuiserie qui peut ainsi prendre place dans la première rainure débouchante et dans la seconde rainure ouverte sur l'évidement, sans provoquer, à l'issue de l'implantation du corps de coffre dans une habitation, de pont thermique.

FIG. 2



Description

[0001] La présente invention concerne un corps de coffre destiné à réceptionner une pièce de jonction entre un linteau et un dormant de menuiserie.

[0002] Un corps de coffre est un accessoire destiné à être implanté dans une habitation au-dessus d'un ouvrant, tel qu'une fenêtre, une porte. Un occultant est monté dans le corps de coffre pour pouvoir être descendu devant l'ouvrant.

[0003] Un tel corps de coffre est formé d'un profilé, généralement de section en U retourné, considéré dans sa position de pose et dans lequel prend place l'occultant. Le corps de coffre est ainsi délimité par une paroi de voûte prolongée de ses deux bords longitudinaux par deux parois latérales tournées en vis-à-vis et qui délimitent entre elles l'évidement pour l'occultant.

[0004] Il est également connu d'utiliser au moins une pièce de jonction conjointement à un corps de coffre pour lier mécaniquement un linteau avec la traverse haute d'un dormant de menuiserie pour lier mécaniquement le linteau avec ladite traverse haute afin de la rigidifier. On connaît ainsi un corps de coffre dont une paroi latérale, destinée à être tournée vers l'intérieur de l'habitation, est creusée, depuis sa face externe, d'une rainure. La pièce de jonction, constituée d'une patte métallique peut prendre place dans ladite rainure pour relier un linteau coulé sur la paroi de voûte et la traverse haute du dormant d'une menuiserie et qui prend place sous ladite paroi latérale. La patte métallique présente, dans sa position de pose, une première branche verticale qui prend place dans la rainure, et qui est prolongée dans sa partie haute par une seconde branche qui s'étend horizontalement sur ou dans la paroi de voûte creusée alors d'une rainure horizontale, elle-même prolongée par une troisième

branche qui s'étend vers le haut pour prendre ancrage dans le linteau. Le dormant peut ainsi être tenu fermement également dans sa partie haute.

[0005] Cette patte métallique est exposée à l'air ambiant de l'habitation et forme un pont thermique captant par temps froid des calories dans l'habitation pour les évacuer dans le mur.

[0006] Considérant cet état de fait, le demandeur a cherché une solution pour relier au travers d'un corps de coffre un linteau avec le dormant d'une menuiserie et qui ne forme pas de pont thermique.

[0007] A cet effet, est proposé un corps de coffre délimité par un profilé présentant en section une géométrie en U retourné comprenant, une paroi de voûte prolongée à ses deux bords longitudinaux respectivement par deux parois latérales, qui s'étendent dans la même direction et perpendiculairement ou de manière quasi perpendiculaire à la paroi de voûte, ces trois parois délimitant entre elles un évidement longitudinal pour réceptionner un occultant. Selon l'invention, une première rainure transversale traverse au moins localement la paroi de voûte et ladite première rainure transversale se raccorde avec une seconde rainure creusant transversalement

une paroi latérale, depuis sa face interne.

[0008] Cette structure de corps de coffre est conçue pour réceptionner une pièce de jonction entre un linteau et un dormant de menuiserie qui peut ainsi prendre place dans la première rainure débouchante et dans la seconde rainure ouverte sur l'évidement, sans provoquer, à l'issue de l'implantation du corps de coffre dans une habitation, de pont thermique.

[0009] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, le corps de coffre incorpore une pièce de jonction délimitée par une première branche, une seconde branche qui prolonge de manière quasi perpendiculaire et à son extrémité haute, dans la position de montage de la pièce de jonction, ladite première branche, la première branche prenant place dans la seconde rainure, la seconde branche prenant place dans la première rainure et la seconde branche étant pourvue d'un moyen d'ancrage dans un linteau.

[0010] La première branche de la pièce de jonction demeure masquée dans ladite paroi latérale, elle n'est ainsi pas exposée à l'air ambiant de l'habitation. Elle ne forme pas de pont thermique. La seconde branche demeure masquée sous le linteau.

[0011] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, la première branche est reliée à la seconde branche, par l'intermédiaire d'une paroi concave, tournée vers l'intérieur de ladite pièce de jonction.

[0012] La pièce de jonction disposée dans le corps de coffre ne pénètre pas dans l'évidement du corps de coffre.

[0013] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, le moyen d'ancrage est formé d'au moins une patte d'ancrage qui se raccorde sur la seconde branche, dans une direction opposée à celle de la première branche, ladite patte d'ancrage faisant saillie à l'extérieur du corps de coffre au travers de sa paroi de voûte.

[0014] Ainsi, en coulant un linteau sur la paroi de voûte du corps de coffre, on solidarise la pièce de jonction dans le linteau.

[0015] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, le moyen d'ancrage est formé de deux pattes d'ancrage.

[0016] Le corps de coffre pourvu de sa pièce de jonction offre une capacité de résistance accrue à un couple exercé sur l'extrémité libre de la première branche, autour des deux pattes d'ancrage.

[0017] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, les deux pattes d'ancrage forment entre elles un angle ouvert de quelques degrés.

[0018] Cette géométrie renforce la liaison avec le linteau.

[0019] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, le corps de coffre comprend un moyen de liaison entre la première branche et un dormant.

[0020] On peut assembler la première branche avec la seconde branche.

[0021] Avantagusement, le moyen de liaison comprend un insert disposé dans ladite paroi latérale, ledit

insert étant traversé, au moins localement, d'un passage central et dans lequel se monte l'extrémité libre de la première branche, un profilé de rigidification étant monté à chevauchement sur le bord longitudinal libre de ladite paroi latérale et dans lequel est présent ledit insert.

[0022] L'insert peut être utilisé pour servir de point d'ancrage à la traverse haute du dormant.

[0023] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, la pièce de jonction est constituée par un assemblage de plusieurs éléments.

[0024] Il devient possible de monter la pièce de jonction au travers de l'évidement du corps de coffre, par un assemblage de ses éléments, pour poser une pièce de jonction oubliée, pour monter des pièces de jonction dans un corps de coffre de type rénovation.

[0025] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, la première branche est assemblée à la seconde branche au niveau de la paroi concave.

[0026] On peut monter la seconde branche dans le corps de coffre, puis assembler la première branche avec la seconde.

[0027] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, ladite ou chaque patte d'ancrage est formée d'une embase solidaire de la seconde branche et d'un embout fixé à l'extrémité de ladite embase.

[0028] L'embout ou les embouts peuvent être démontés pendant le transport ou le stockage des corps de coffre.

[0029] En variante de réalisation, ladite ou chaque patte d'ancrage est formée d'une embase solidaire de la seconde branche, ladite ou chaque patte d'ancrage étant traversée radialement par un trou de passage pour monter un tire-fond d'ancrage dans un linteau.

[0030] On peut alors monter le corps de coffre et sa ou ses pattes de jonction sur un linteau existant.

[0031] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, l'assemblage des éléments est réalisé par une jonction de type queue d'aronde.

[0032] L'assemblage de deux éléments destinés à coopérer est réalisé par simple rapprochement latéral.

[0033] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, la largeur de la seconde rainure est plus grande que la largeur de la première rainure transversale ou l'inverse, permettant un assemblage des éléments de la pièce de jonction à l'intérieur du corps de coffre.

[0034] On peut réaliser l'assemblage de la pièce de jonction depuis l'intérieur du corps de coffre, en plaçant les deux branches de la pièce de jonction dans leurs rainures respectives.

[0035] Selon une caractéristique additionnelle de l'invention, la profondeur et la largeur de la première rainure transversale qui traverse la paroi de voûte sont limitées localement, du côté opposé à la seconde rainure, de sorte qu'un talon est formé dans ladite paroi de voûte pour supporter localement la branche horizontale afin de caler convenablement la pièce de jonction.

[0036] La pièce de jonction peut être positionnée avec précision dans le corps de coffre, pour faciliter sa liaison

avec le corps de coffre.

[0037] Les caractéristiques de l'invention mentionnées ci-dessus, ainsi que d'autres, apparaîtront plus clairement à la lecture de la description suivante d'un exemple de réalisation, ladite description étant faite en relation avec les dessins joints, parmi lesquels :

la Fig. 1 représente une vue latérale en perspective montante d'un corps de coffre selon l'invention,

la Fig. 2 représente une vue latérale en perspective plongeante d'un corps de coffre et d'une pièce de jonction pour relier un linteau avec un dormant selon l'invention,

la Fig. 3 représente une vue latérale en coupe d'un corps de coffre selon l'invention,

la Fig. 4 représente une vue latérale en coupe d'un corps de coffre et d'une pièce de jonction montée dans le corps de coffre selon l'invention,

la Fig. 5 représente une vue latérale en coupe d'un corps de coffre et d'une pièce de jonction montée dans le corps de coffre et qui réunit un linteau avec un dormant selon l'invention,

la Fig. 6 représente une vue de face d'une variante de réalisation d'une pièce de jonction et qui est constituée de plusieurs éléments selon l'invention,

la Fig. 7 représente une vue latérale en coupe d'un corps de coffre et d'une pièce de jonction constituée de plusieurs éléments et montée dans le corps de coffre selon l'invention et,

la Fig. 8 représente une vue latérale en coupe d'un corps de coffre et d'une pièce de jonction montée dans le corps de coffre et qui réunit un linteau préexistant avec un dormant selon l'invention.

[0038] Le corps de coffre 100 présenté sur la Fig. 1 est destiné à contenir un occultant pour une porte ou une fenêtre, tel qu'un volet roulant, un store, une moustiquaire. Le corps de coffre 100 présente en section une géométrie en U retourné dans sa position d'utilisation. Il est fabriqué de préférence dans un matériau isolant d'un point de vue thermique et suffisamment résistant d'un point de vue mécanique. Il est avantageusement fabriqué en polystyrène, dans un moule de fabrication.

[0039] En section transversale, le corps de coffre 100 est délimité par une paroi de voûte Pv prolongée à ses deux bords longitudinaux respectivement par deux parois latérales PI1 et PI2, communément appelées parois de jambage, qui s'étendent dans la même direction et perpendiculairement ou de manière quasi perpendiculaire à la paroi de voûte Pv. Ces trois parois délimitent entre elles un évidement longitudinal Ev pour réceptionner un occultant pour une porte, pour une fenêtre.

[0040] Deux joues de fermeture, non représentées, peuvent être apposées sur les deux faces latérales du corps de coffre pour tenir, lorsque l'occultant est un volet roulant, les deux extrémités de l'axe dudit volet roulant.

[0041] Un profilé de rigidification Pf est monté à chevauchement sur le bord longitudinal libre de chaque paroi

latérale PI. Il est fabriqué préférentiellement en métal, tel qu'un alliage d'aluminium. Il présente une géométrie en U qui recouvre le bord libre d'une paroi de jambage PI.

[0042] Sur la Fig. 2, une première rainure transversale Rn1 traverse, au moins localement, l'épaisseur de la paroi de voûte Pv du corps de coffre. Elle s'étend depuis la paroi latérale PI1 jusqu'à pratiquement l'autre paroi latérale PI2.

[0043] Au-dessus du corps de coffre est présentée une pièce de jonction 200 destinée à relier un linteau avec le dormant d'une menuiserie. La pièce de jonction 200 est présentée dans une position d'introduction dans la première rainure transversale Rn1, suggérée par la flèche F.

[0044] Sur la Fig. 3, la première rainure transversale Rn1 qui traverse la paroi de voûte Pv se raccorde à une seconde rainure Rn2 qui creuse transversalement, c'est-à-dire verticalement dans la position de pose du corps de coffre 100, la paroi latérale PI1, depuis sa face interne Fi. La seconde rainure Rn2 n'est, de préférence, pas débouchante du côté de la face externe de la paroi latérale PI1.

[0045] La première rainure transversale Rn1 ainsi que la seconde rainure Rn2 forment une réservation pour loger la pièce de jonction.

[0046] Sur la Fig. 2, la pièce de jonction 200 est constituée d'un composant monolithique, c'est-à-dire fabriqué en un seul tenant. Elle est fabriquée dans un matériau relativement rigide, par exemple en métal. Son épaisseur est de préférence constante, par exemple voisine de 10 mm. Elle peut ainsi être fabriquée par découpage dans une plaque de tôle. Elle présente globalement en vue de face une géométrie en L, considérée dans sa position de pose, comprenant une première branche Bv verticale prolongée de son bord haut par une seconde branche Bh horizontale.

[0047] Un moyen d'ancrage, tel qu'au moins une patte d'ancrage Dc se raccorde cependant par le haut sur la seconde branche horizontale Bh, c'est-à-dire dans une direction opposée à la première branche Bv. Deux pattes d'ancrage Dc1 et Dc2 se raccordent, sur cette Fig. 2, sur la branche horizontale Bh. L'une se raccorde vers le milieu de ladite branche horizontale Bh et l'autre prolonge de manière quasi perpendiculaire son extrémité libre. On remarque cependant que les deux pattes d'ancrage forment entre elles un angle ouvert de quelques degrés, notamment compris entre 4 et 30 degrés et dont le plan médian est de préférence perpendiculaire à ladite branche horizontale.

[0048] Sur la Fig. 4, la pièce de jonction 200 est montée dans le corps de coffre 100. La branche verticale Bv prend place dans la seconde rainure verticale Rn2 alors que la branche horizontale Bh prend place dans la première rainure Rn1 qui traverse la paroi de voûte Pv. Les deux pattes Dc1 et Dc2 font saillie par le dessus de la paroi de voûte Pv. Le montage de la pièce de jonction 200 est réalisé par insertion de celle-ci au travers de la première rainure Rn1 et de l'extérieur vers l'intérieur du coffre.

[0049] Lorsque l'occultant est un volet roulant dont le tablier est enroulé, déroulé autour d'un tambour d'enroulement, l'évidement Ev présente, sous la paroi de voûte, une géométrie semi-circulaire, comme cela est visible sur les Figs. 1, 2 et 3. Sur la Fig. 2, la branche verticale Bv est reliée à la branche horizontale Bh, par l'intermédiaire d'une paroi concave Pa, tournée vers l'intérieur de la pièce de jonction et qui reprend pratiquement le rayon de l'évidement Ev sous la paroi de voûte. Cela apparaît distinctement sur la Fig. 4, où l'on voit la paroi concave Pa, qui présente ici une géométrie arrondie, pour ne pas empiéter sur le volume d'enroulement du tablier. Dans la même logique, la largeur de la branche verticale Bv est pratiquement la même que la profondeur de la seconde rainure verticale Rn2. La pièce de jonction 200 n'empiète alors pas dans le volume de l'évidement destiné à réceptionner un occultant.

[0050] Sur la Fig. 3, on remarque que la profondeur et la largeur de la première rainure Rn1 qui traverse la paroi de voûte Pv sont limitées localement, du côté opposé à la seconde rainure Rn2, si bien qu'un talon TI est formé dans la paroi de voûte Pv pour supporter localement la branche horizontale de la pièce de jonction, permettant, conjointement avec la seconde rainure Rn2, un positionnement précis de ladite pièce de jonction dans le corps de coffre 100. Par ailleurs, la hauteur de ce talon TI s'étend jusqu'au rayon de l'évidement Ev sous la paroi de voûte, ce qui permet d'éviter que la branche horizontale de la pièce de jonction ne pénètre dans l'évidement du corps de coffre. Cela apparaît distinctement sur la Fig. 4. En prévoyant un talon relativement peu large, il est envisageable de pouvoir monter la pièce de jonction depuis l'intérieur du corps de coffre, c'est-à-dire au travers de son évidement Ev.

[0051] Ainsi, et en référence à la Fig. 5, la pièce de jonction 200 qui est montée dans le corps de coffre 100, permet de relier un linteau Lt avec un dormant Dt. La pièce de jonction 200 qui demeure disposée à l'intérieur du corps de coffre 100 n'est pas en mesure de capter des calories dans l'habitation. Elle ne forme alors pas de pont thermique.

[0052] Le linteau Lt est coulé consécutivement à l'implantation du corps de coffre 100 dans une habitation, au-dessus de l'embrasure d'une porte ou d'une fenêtre. Il est coulé sur la paroi de voûte Pv dans un coffrage délimité au-dessus du corps de coffre. La présence de deux pattes d'ancrage Dc1 et Dc2 offre un ancrage relativement résistant dans le linteau. En effet, le vent, le fonctionnement de la ventilation mécanique, conduisent à exposer en pression ou en dépression la porte, la fenêtre, tenue dans le dormant Dt. Dans ces conditions, et du fait que la contrainte exercée par le dormant Dt sur la pièce de jonction 200 au niveau du profilé Pf1, forme un couple mécanique autour des deux pattes d'ancrage Dc, l'une d'elles travaille en traction et l'autre travaille en compression ou inversement. Les deux pattes Dc ne sont pas de préférence disposées parallèlement l'une à l'autre, elles forment entre elles un angle aigu de quel-

ques degrés pour encore renforcer leur efficacité d'ancrage.

[0053] Le dormant Dt comprend une traverse haute Th et avec laquelle est liée directement ou indirectement l'extrémité inférieure de la branche verticale Bv de la pièce de jonction 200 et par l'intermédiaire d'un moyen de liaison.

[0054] Plus précisément et sur la Fig. 4, l'extrémité libre de la branche verticale Bv pénètre dans un insert St et qui est noyé dans l'extrémité de la paroi latérale PI1, pendant la fabrication du corps de coffre 100. Sur la vue en détail présentée sur cette même Fig. 4, cet insert St présente en section une géométrie rectangulaire ou carrée, dont la largeur est pratiquement la même que celle de la paroi latérale PI1 et il est traversé, au moins localement, d'un passage central Pc dans lequel se monte l'extrémité libre de la branche verticale Bv. L'insert St est retenu prisonnier dans le profilé de rigidification Pf1 à l'issue de la pose dudit profilé sur le bord libre de la paroi latérale PI1. L'insert St est fabriqué dans un matériau qui présente un coefficient de conductivité thermique relativement faible, pour éviter que la pièce de jonction 200 ne capte des calories dans le profilé Pf1. Le passage central peut ne pas être débouchant pour éviter que l'extrémité libre de la branche verticale Bv ne vienne toucher le profilé Pf1, afin d'éviter que la pièce de jonction 200 ne forme un pont thermique. Dans le même but et avec un passage central débouchant, la longueur de la branche verticale Bv est calculée pour que son extrémité libre ne vienne pas toucher le profilé Pf1.

[0055] On remarquera que l'extrémité libre de la branche verticale Bv est décalée vers l'extérieur de la pièce de jonction 200, par l'intermédiaire d'une courte portion oblique afin de pouvoir être disposée globalement dans le milieu de la paroi latérale PI1 et pouvoir pénétrer le passage central de l'insert St. La seconde rainure Rn2 est creusée en conséquence.

[0056] Sur la Fig. 5, cet insert St est relié mécaniquement au linteau Lt par l'intermédiaire de la pièce de jonction 200. Il est avantageusement utilisé pour servir de point d'ancrage à la traverse haute du dormant Dt. On peut ainsi utiliser dans ce but, une patte de fixation Pt de section en L, dont l'aile verticale vient prendre appui sur le profilé Pf1 et dont l'aile horizontale vient prendre appui sur la traverse haute Th ou sur une aile constitutive du profilé Pf1 mis en appui sur ladite traverse haute. La patte Pt est avantageusement fixée par vissage dans l'insert St et préférentiellement aussi dans la traverse haute Th. On utilise une telle patte de fixation pour des largeurs de tableau relativement importantes. On remarquera que cette patte de liaison n'est pas indispensable. On peut encore, en effet, fixer directement le profilé Pf1 sur la traverse haute Th, par exemple par l'intermédiaire d'une aile constitutive du profilé Pf1, comme cela apparaît sur la Fig. 8.

[0057] Sur la Fig. 6, on constate que la pièce de jonction 200 est constituée d'un assemblage de plusieurs éléments. Sur cette Fig. 6, la branche verticale Bv est

réunie à la branche horizontale Bh au niveau de la paroi concave Pa. Par ailleurs, chaque patte d'ancrage Dc est constituée d'une embase Em qui prend racine sur la branche horizontale Bh et d'un embout Bt qui prolonge ladite embase. Un autre embout peut prolonger l'embout Bt pour prendre ancrage dans un chaînage de section en U destiné à former un linteau et qui est relativement profond.

[0058] L'assemblage mutuel de ces éléments est réalisé, sur cette Fig. 6, par une jonction du type à queue d'aronde permettant un assemblage de deux éléments à abouter par rapprochement latéral comme le suggère la flèche F2.

[0059] Sur la Fig. 7, cette pièce de jonction 200 en plusieurs éléments est montée dans un corps de coffre 100. On remarque que la hauteur de la branche horizontale Bh est inférieure à la hauteur de la paroi de voûte Pv mesurée sous l'évidement Ev, si bien que les embases Em, relativement courtes, dépassent à peine de la face supérieure de la paroi de voûte Pv, comme cela apparaît sur cette Fig. 7. Ainsi, il est possible de superposer des corps de coffre pour minimiser leur volume de stockage en statique ou pendant leur transport. Les embouts Bt constitutifs des pattes d'ancrage sont assemblés avec les embases Em sur le site de pose du corps de coffre 100.

[0060] Par ailleurs, l'assemblage des éléments de la pièce de jonction 200 peut être réalisé par l'intérieur du corps de coffre 100, c'est-à-dire dans son évidement Ev. Cette situation peut exister lorsqu'on a oublié de monter une pièce de jonction dans le corps de coffre. La largeur de la seconde rainure Rn2 est, dans ce cas, plus grande que la largeur de la première rainure Rn1 ou l'inverse, permettant un assemblage des éléments de la pièce de jonction 200 à l'intérieur du corps de coffre.

[0061] Une autre situation où le montage de la pièce de jonction en plusieurs éléments par l'intérieur du corps de coffre peut présenter un intérêt est la suivante. Le corps de coffre de l'invention peut encore être posé en réhabilitation sur un linteau existant, comme cela est montré sur la Fig. 8. Dans cette variante de réalisation de la pièce de jonction 200, ses deux embases Em sont plus courtes pour ne pas faire saillie au-delà de la paroi de voûte. Elles sont traversées radialement et respectivement de deux trous de passage Tp, symbolisés par des traits d'axes, pour monter des tire-fonds destinés à prendre ancrage dans le linteau. En accroissant la hauteur de la branche horizontale Bh pour atteindre la hauteur de la paroi de voûte Pv mesurée sous l'évidement Ev, les embases Em peuvent disparaître. Les deux trous de passage Tp traversent alors la branche horizontale Bh.

[0062] Par ailleurs le démontage du corps de coffre demeure possible en toutes circonstances.

[0063] Le corps de coffre 100 de l'invention peut réceptionner en interne une pièce de jonction 200 destinée à relier un linteau avec le dormant d'une menuiserie. La pièce de jonction demeurant masquée dans le corps de

coffre à l'issue de son implantation, elle ne génère pas de pont thermique.

[0064] Aucune sur épaisseur ne vient modifier la face externe de la paroi de jambage qui masque la pièce de jonction.

[0065] L'insertion de la pièce de jonction 200 dans le corps de coffre 100 se fait, soit par le dessus du corps de coffre, en le faisant passer au travers de sa paroi voûte, soit par l'intérieur du corps de coffre au travers de son évidement.

Revendications

1. Corps de coffre (100) délimité par un profilé présentant en section une géométrie en U retourné comprenant, une paroi de voûte (Pv) prolongée à ses deux bords longitudinaux respectivement par deux parois latérales (PI1, PI2), qui s'étendent dans la même direction et perpendiculairement ou de manière quasi perpendiculaire à la paroi de voûte (Pv), ces trois parois délimitant entre elles un évidement longitudinal (Ev) pour réceptionner un occultant, **caractérisé en ce qu'une première rainure transversale (Rn1) traverse au moins localement la paroi de voûte (Pv) et en ce que** ladite première rainure transversale se raccorde avec une seconde rainure (Rn2) creusant transversalement une paroi latérale (PI1), depuis sa face interne (Fi).
2. Corps de coffre (100) selon la revendication 1, **caractérisé en ce qu'il** incorpore une pièce de jonction (200) délimitée par une première branche (Bv), une seconde branche (Bh) qui prolonge de manière quasi perpendiculaire et à son extrémité haute, dans la position de montage de la pièce de jonction (200), ladite première branche, la première branche (Bv) prenant place dans la seconde rainure (Rn2), la seconde branche (Bh) prenant place dans la première rainure (Rn1) et **en ce que** la seconde branche (Bh) est pourvue d'un moyen d'ancrage dans un linteau (Lt).
3. Corps de coffre (100) selon la revendication 2, **caractérisé en ce que** la première branche (Bv) est reliée à la seconde branche (Bh), par l'intermédiaire d'une paroi (Pa) concave, tournée vers l'intérieur de ladite pièce de jonction.
4. Corps de coffre (100) selon la revendication 2 ou 3, **caractérisé en ce que** le moyen d'ancrage est formé d'au moins une patte d'ancrage (Dc) qui se raccorde sur la seconde branche (Bh), dans une direction opposée à celle de la première branche (Bv), ladite patte d'ancrage (Dc) faisant saillie à l'extérieur du corps de coffre (100) au travers de sa paroi de voûte (Pv).
5. Corps de coffre (100) selon la revendication 4, **caractérisé en ce que** le moyen d'ancrage est formé de deux pattes d'ancrage (Dc1 Dc2).
6. Corps de coffre (100) selon la revendication 5, **caractérisé en ce que** les deux pattes d'ancrage (Dc1 Dc2) forment entre elles un angle ouvert de quelques degrés.
7. Corps de coffre (100) selon l'une quelconque des revendications 2 à 6, **caractérisé en ce qu'il** comprend un moyen de liaison entre la première branche (Bv) et un dormant (Dt).
8. Corps de coffre (100) selon la revendication 7, **caractérisé en ce que** le moyen de liaison comprend un insert (St) disposé dans ladite paroi latérale (PI1), ledit insert étant traversé, au moins localement d'un passage central (Pc) et dans lequel se monte l'extrémité libre de la première branche (Bv), un profilé de rigidification (Pf) étant monté à chevauchement sur le bord longitudinal libre de ladite paroi latérale (PI1) et dans lequel est présent ledit insert.
9. Corps de coffre (100) selon la revendication 8, **caractérisé en ce que** la pièce de jonction (200) est constituée par un assemblage de plusieurs éléments.
10. Corps de coffre (100) selon la revendication 9, **caractérisé en ce que** la première branche (Bv) est assemblée à la seconde branche (Bh) au niveau de la paroi concave (Pa).
11. Corps de coffre (100) selon la revendication 9 ou 10, **caractérisé en ce que** ladite ou chaque patte d'ancrage (Dc) est formée d'une embase (Em) solidaire de la seconde branche (Bh) et d'un embout (Bt) fixé à l'extrémité de ladite embase.
12. Corps de coffre (100) selon la revendication 9 ou 10, **caractérisé en ce que** ladite ou chaque patte d'ancrage (Dc) est formée d'une embase (Em) solidaire de la seconde branche (Bh), ladite ou chaque patte d'ancrage (Dc) étant traversée radialement par un trou de passage (Tp) pour monter un tire-fond d'ancrage dans un linteau.
13. Corps de coffre (100) selon l'une quelconque des revendications 9 à 12, **caractérisé en ce que** l'assemblage des éléments est réalisé par une jonction de type queue d'aronde.
14. Corps de coffre (100) selon la revendication 12 ou 13, **caractérisé en ce que** la largeur de la seconde rainure (Rn2) est plus grande que la largeur de la première rainure transversale (Rn1) ou l'inverse, permettant un assemblage des éléments de la pièce

de jonction (200) à l'intérieur du corps de coffre.

15. Corps de coffre (100) selon l'une quelconque des revendications 2 à 14, **caractérisé en ce que** la profondeur et la largeur de la première rainure transversale (Rn1) qui traverse la paroi de voûte (Pv) sont limitées localement, du côté opposé à la seconde rainure (Rn2), de sorte qu'un talon (Tl) est formé dans ladite paroi de voûte (Pv) pour supporter localement la branche horizontale afin de caler convenablement la pièce de jonction (200).

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

FIG. 1

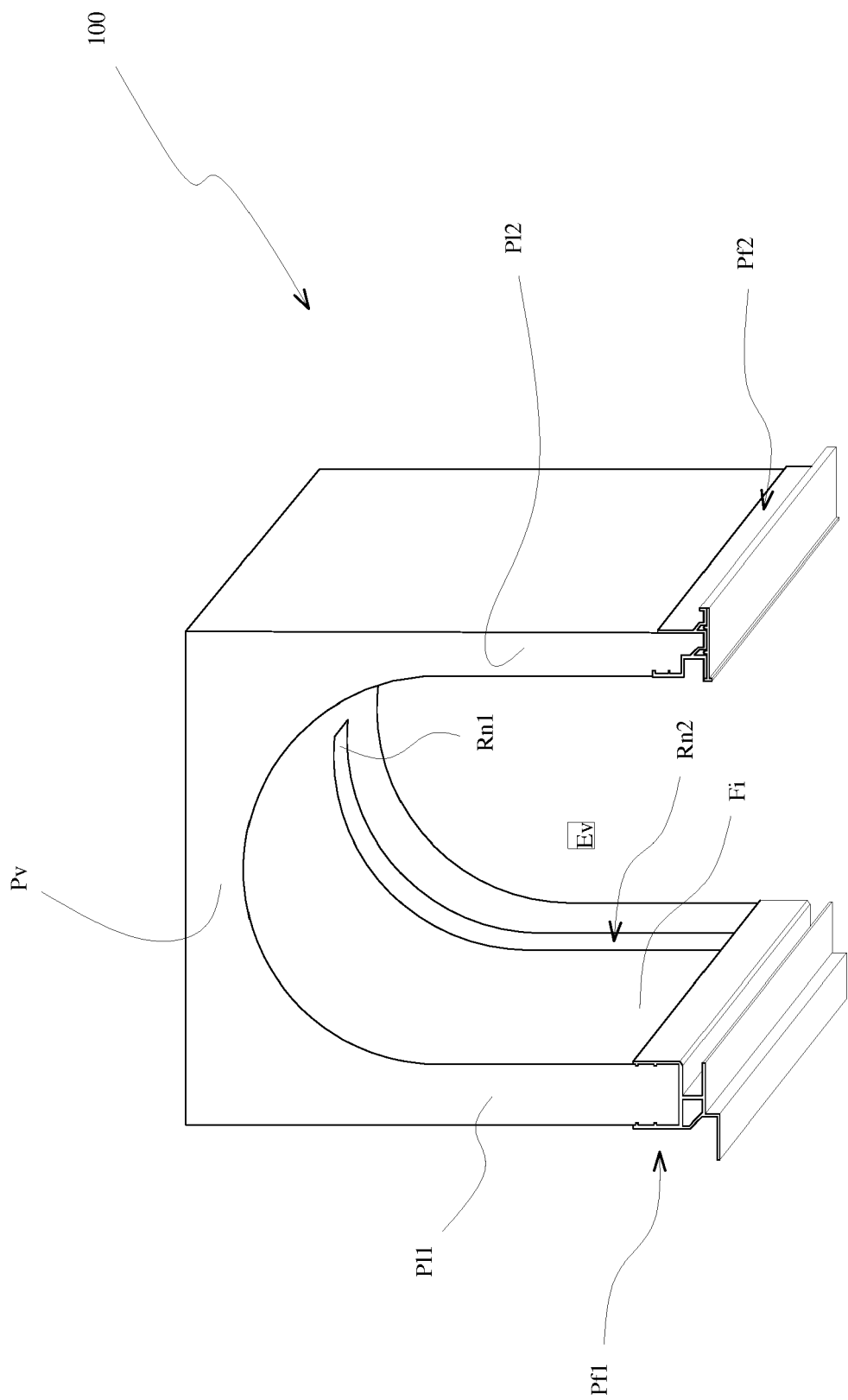


FIG. 2

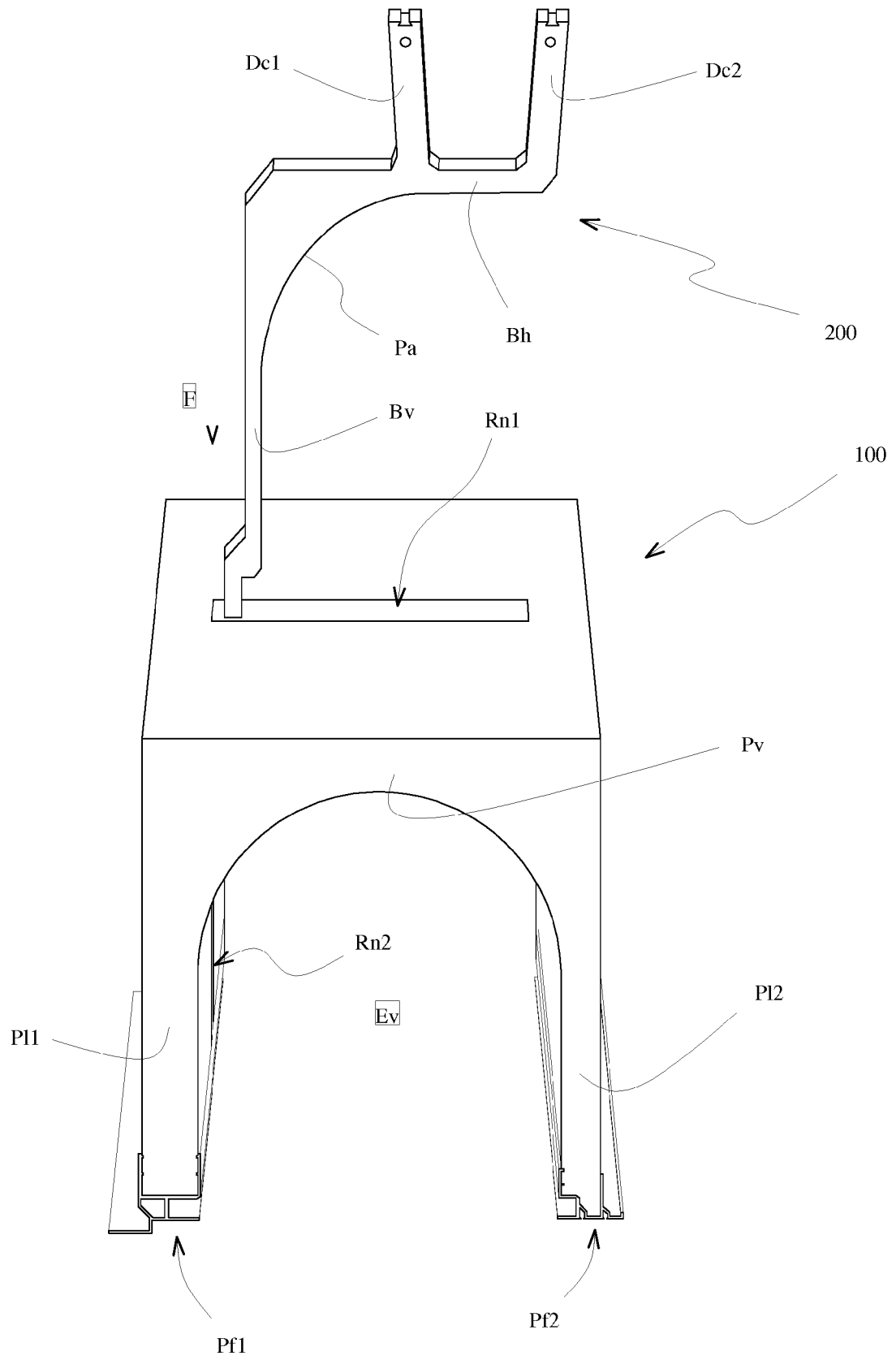


FIG. 3

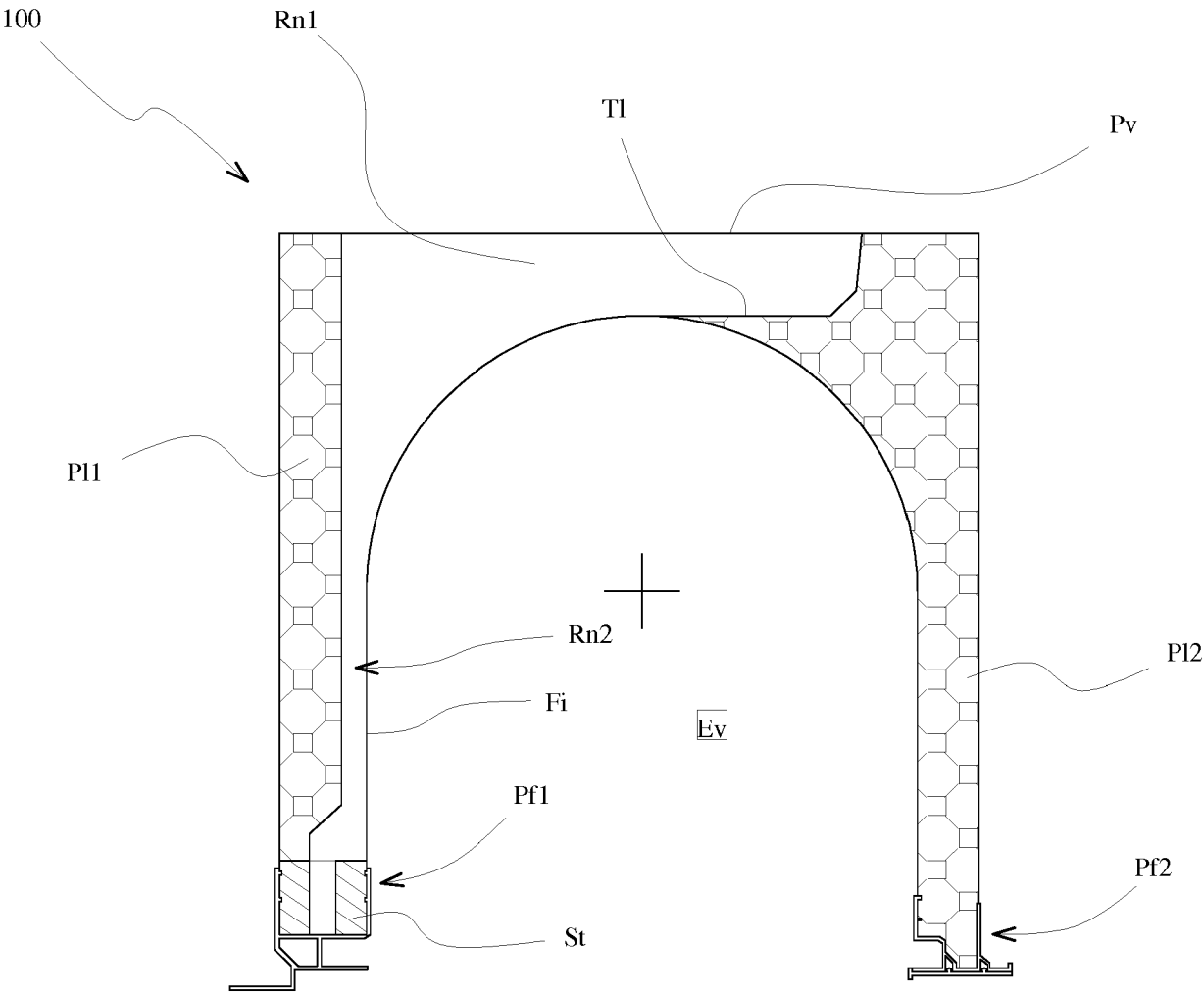


FIG. 4

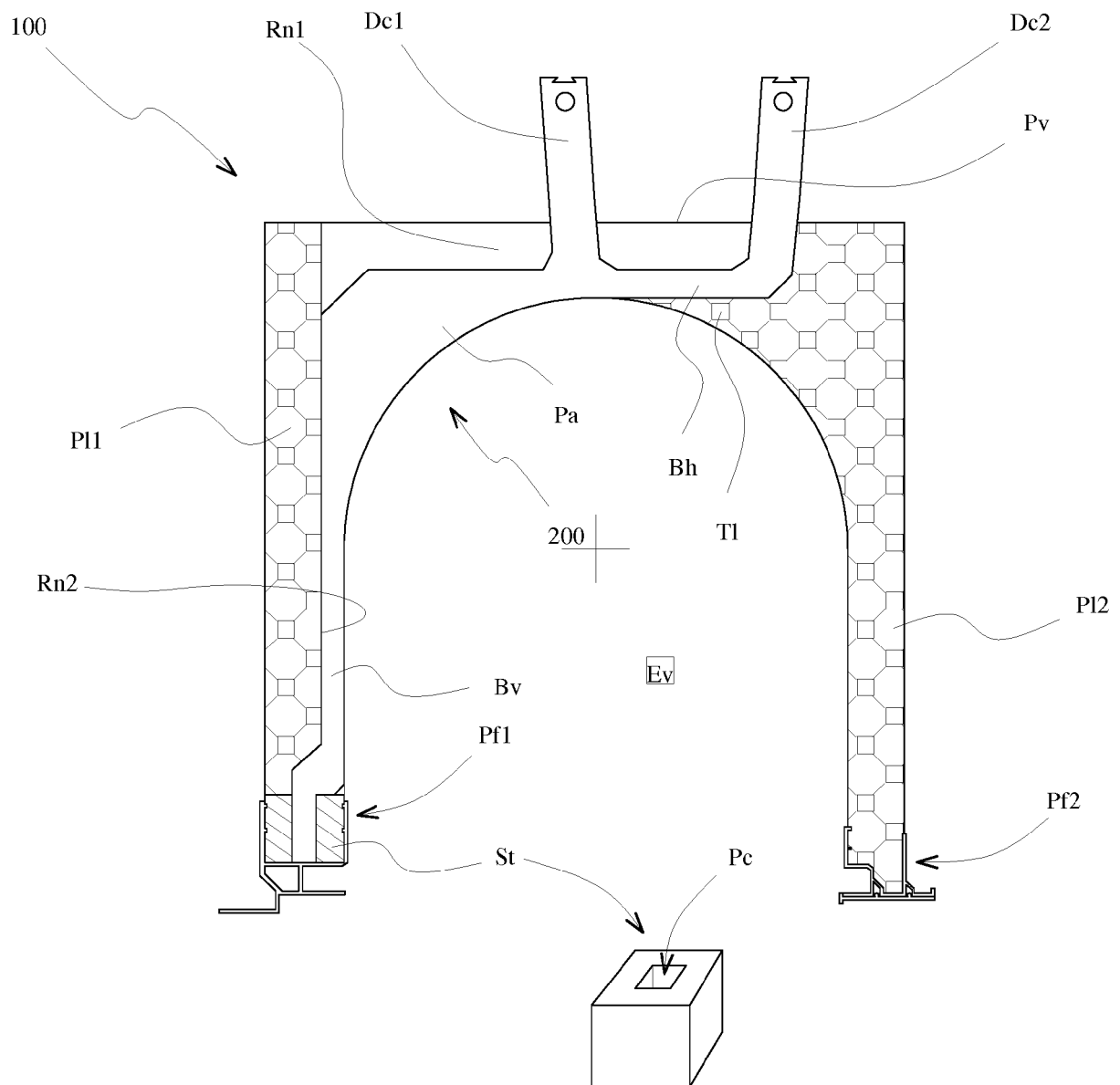


FIG. 5

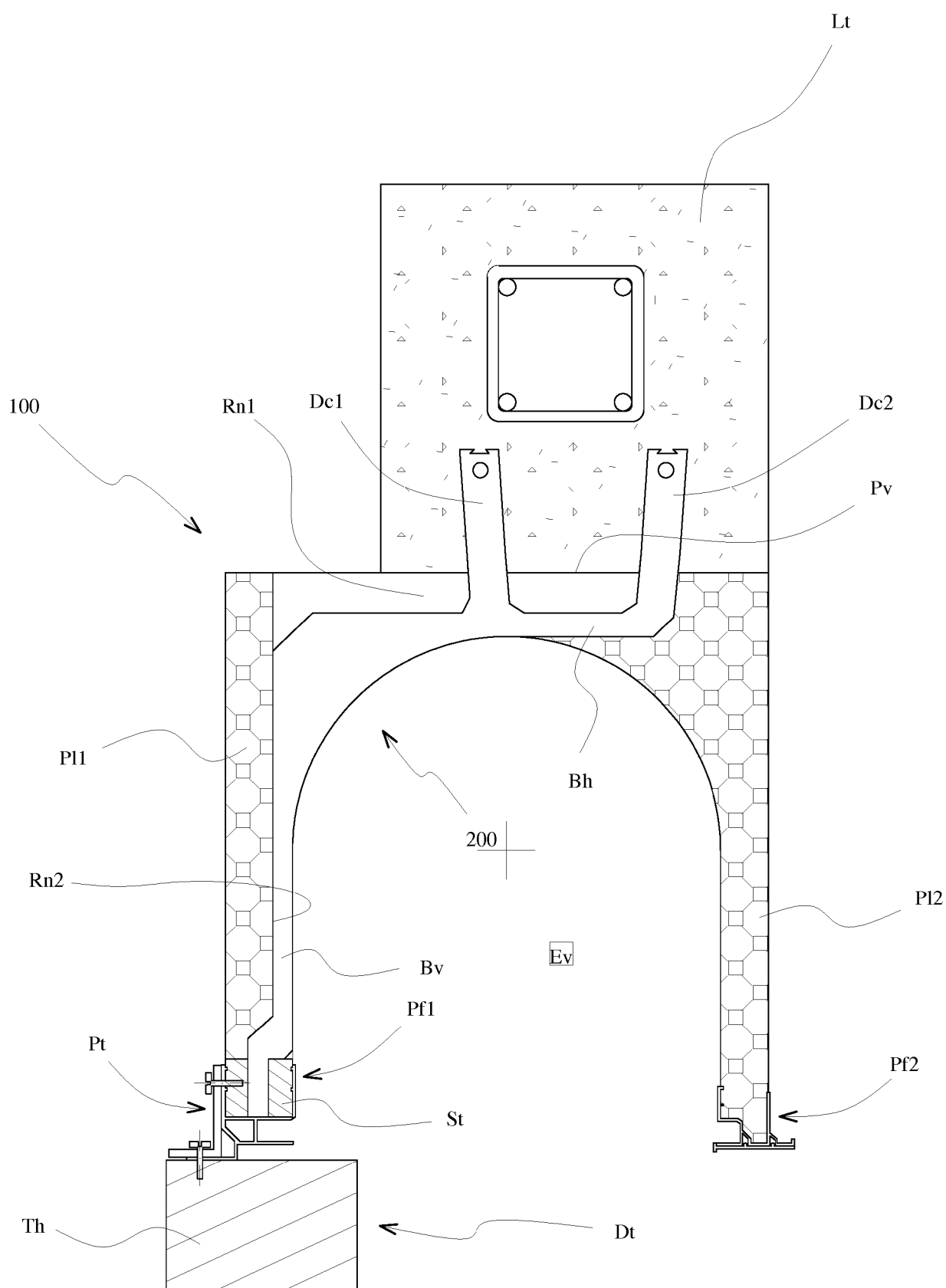


FIG. 6

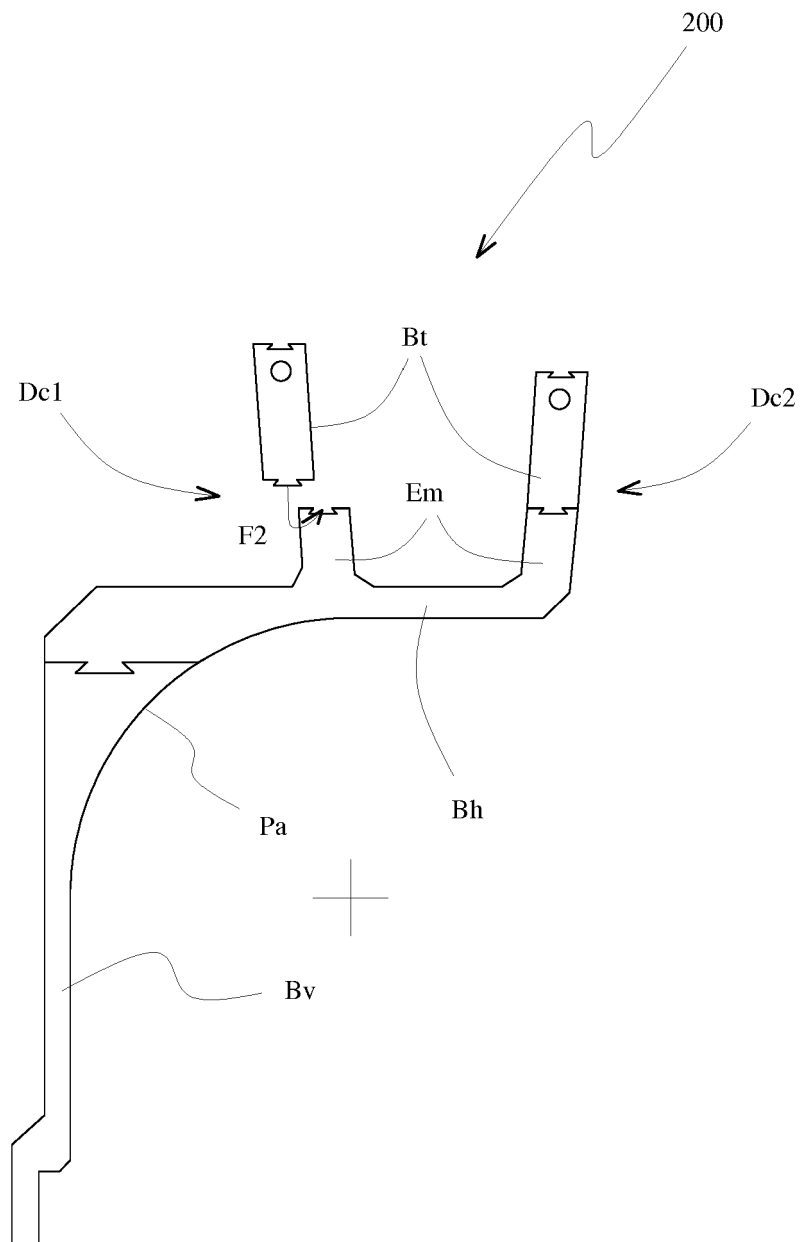


FIG. 7

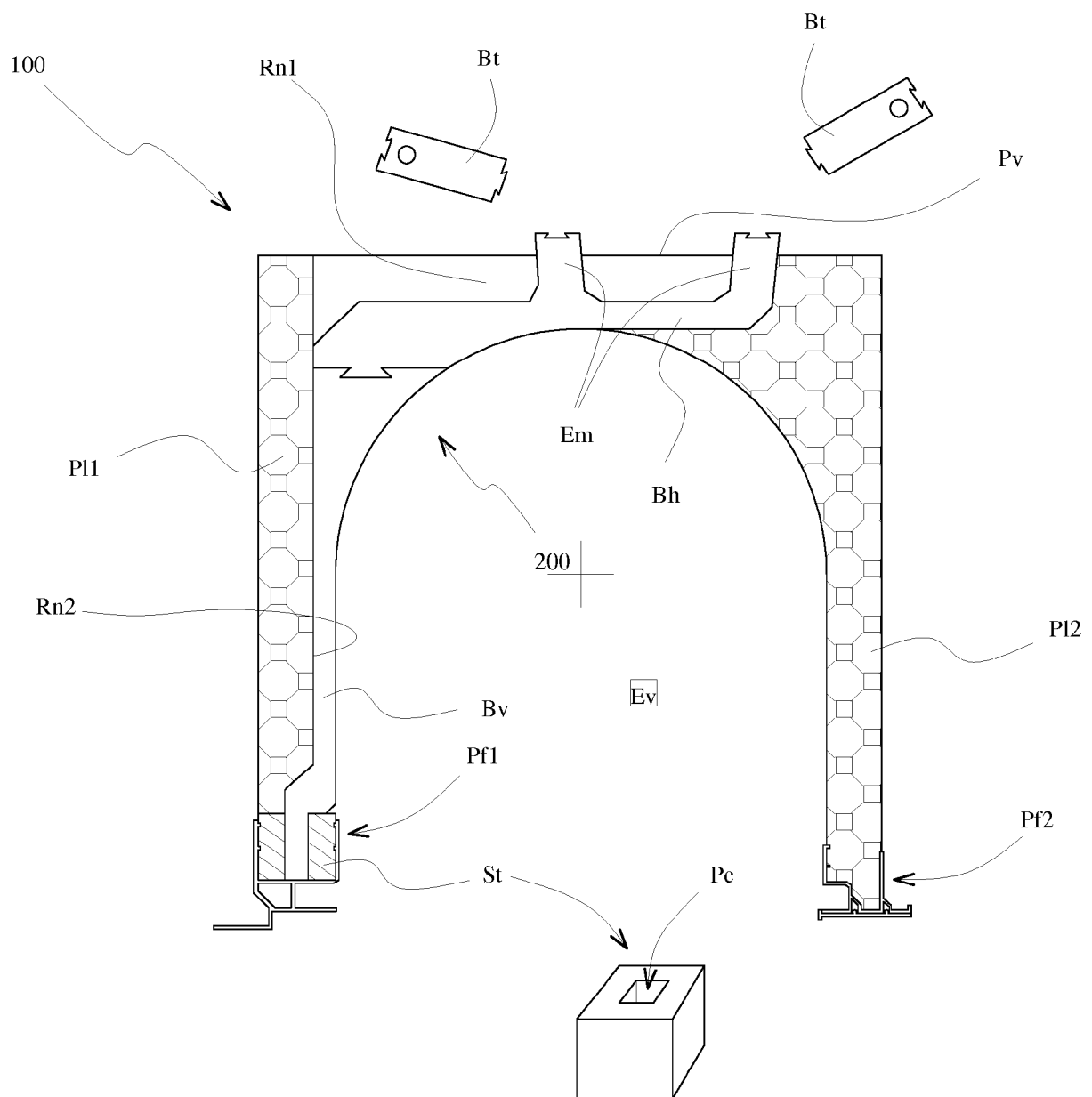
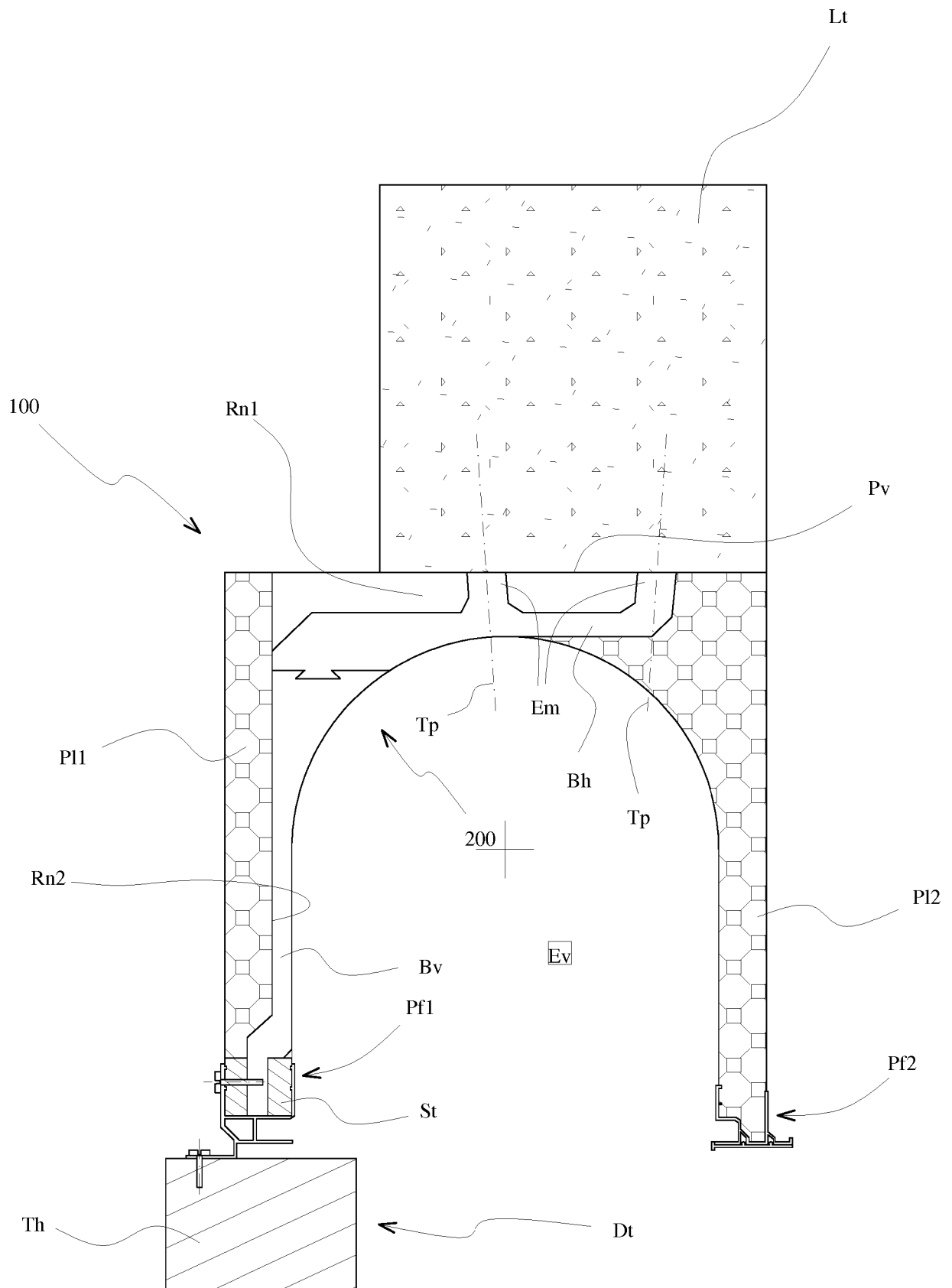


FIG. 8





RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 17 17 9253

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (IPC)
A	FR 2 992 017 A1 (DELPHIA [FR]) 20 décembre 2013 (2013-12-20) * figures 2-7 *	1-15	INV. E06B9/17
A	EP 2 947 257 A2 (DELPHIA [FR]) 25 novembre 2015 (2015-11-25) * figures 4-6 *	1-15	
A	FR 3 029 236 A1 (RENE LE NOUY [FR]) 3 juin 2016 (2016-06-03) * figure 2 *	1-15	
A	FR 3 023 573 A1 (FIXOLITE SA [BE]) 15 janvier 2016 (2016-01-15) * revendication 1; figure 1 *	1-15	
A	FR 3 009 576 A1 (FIXOLITE SA [BE]) 13 février 2015 (2015-02-13) * figures 1,2 *	1-15	
A	EP 2 985 404 A1 (EXTE EXTRUDERTECHNIK GMBH [DE]) 17 février 2016 (2016-02-17) * figures 12-16 *	1-15	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (IPC) E06B
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche Munich		Date d'achèvement de la recherche 8 décembre 2017	Examineur Merz, Wolfgang
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	

EPO FORM 1503 03 82 (P04C02)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 17 17 9253

5 La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.
Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.
08-12-2017

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
FR 2992017 A1	20-12-2013	AUCUN	
EP 2947257 A2	25-11-2015	EP 2947257 A2 FR 3021343 A1 FR 3023574 A1	25-11-2015 27-11-2015 15-01-2016
FR 3029236 A1	03-06-2016	EP 3056648 A1 FR 3029236 A1	17-08-2016 03-06-2016
FR 3023573 A1	15-01-2016	AUCUN	
FR 3009576 A1	13-02-2015	AUCUN	
EP 2985404 A1	17-02-2016	DE 102014111792 A1 EP 2985404 A1 PL 2985404 T3	17-12-2015 17-02-2016 30-11-2017

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82