RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

(11) N° de publication : **2 499 015**
(A n'utiliser que pour les commandes de reproduction).

A1

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

(21) **N° 81 02302**

(54) **Véhicule à usage urbain à propulsion humaine.**

(51) Classification internationale (Int. Cl. ³). **B 62 K 5/00; B 60 N 1/00.**

(22) Date de dépôt..... 4 février 1981.
(33) (32) (31) Priorité revendiquée :

(41) Date de la mise à la disposition du
public de la demande..... B.O.P.I. — « Listes » n° 31 du 6-8-1982.

(71) Déposant : LEVY Alexandre, résidant en France.

(72) Invention de : Alexandre Levy.

(73) Titulaire : *Idem* (71)

(74) Mandataire : Cabinet Arbousse Bastide,
20, rue de Copenhague, 67000 Strasbourg.

249901

La présente invention a pour objet à titre de produit industriel nouveau un véhicule à usage essentiellement urbain, du type comportant au moins trois roues fixées sur un chassis dont au moins une est motrice, ledit véhicule comportant en outre des moyen d'entrainement, de direction et de freinage.

On connait déjà des véhicules de ce type, essentiellemen des tricycles, qui ont été à ce jour proposés exclusivement comme véhicules sportifs.

L'utilisateur est placé sur un siège allongé et est en position quasi horizontale. L'entrainement est effectué sur la roue arrière, les deux autres roues avant étant disposées sur un même ax

La structure même des véhicules proposés et leur fonction excluent automatiquement un usage urbain. En effet ces engins sont très bas sur la route, ce qui est dangereux pour une circulation routière. En outre la position du conducteur est hautement inconfortable, limitant l'utilisation à quelques minutes, c'est à dir la durée d'une épreuve sportive sur piste. Enfin il n'existe aucune structure protectrice à l'égard des intempéries.

D'autre part on connait également des engins à roues multiples munis d'un toit sommaire en toile, et utilisés essentiellement dans les stations balnéaires. Ils sont de structure très lou de et en outre d'un usage exclusivement saisonnier.

L'invention a pour objet de pallier ces divers inconvénients en proposant un véhicule du type décrit ci-dessus à usage urbain, ou de loisirs, dans lequel l'utilisateur puisse jouir du maximum de confort et de sécurité.

Conformément à l'invention, ce résultat est obtenu en proposant un véhicule à usage urbain, du type comportant au moins trois roues fixées sur un chassis dont au moins une est motrice, ledit véhicule comportant en outre des moyens d'entrainement, de direction et de freinage, caractérisé en ce qu'il comporte en outre

a) un carénage intégral formant habitacle fermé ;

b) un siège anatomique à profil en "S" permettant au conducteur d'avoir une position assise, jambes allongées et surélevées par rapport au bassin.

Cette structure permet l'usage quotidien de ce véhicule en remplacement des transports urbains ou des voitures particulières. Il permet au citadin de se rendre à son travail à un coût négligeable, tout en procédant à un exercice physique. Il est en outr protégé des intempéries et peut conduire en parfaite sécurité en

raison de la position assise qui lui assure une bonne visibilité sous tous les angles.

D'autre part ce véhicule apporte également une solution aux problèmes de stationnement, dans la mesure où il peut être garé en position verticale en accrochant la roue arrière à des crochets adéquats.

On comprendra mieux l'invention à l'aide de la description ci-après d'un mode particulier de mise en oeuvre, donné à titre d'exemple non limitatif, en référence aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue en élévation latérale d'un véhicule conforme à l'invention ;

- la figure 2 est une illustration d'un détail du carénage ;

- la figure 3 est une illustration de la fixation frontale du carénage ;

- la figure 4 est une illustration du véhicule selon l'invention en position de garage.

On se réfèrera plus particulièrement à la figure 1. Le véhicule représenté est du type tricycle et comporte une roue arrière motrice (1) et deux roues avant (2,3) jumelées sur un même axe (4).

Le mouvement est transmis à partir d'un pédalier (5) actionné par le conducteur par un dispositif à chaine en soi connu et qui ne sera pas décrit plus en détails.

La roue arrière peut être munie d'un frein à disque (6).

Conformément à l'une des caractéristiques de l'invention, le tricycle sera muni d'un siège anatomique à profil en S (7) permettant au conducteur d'avoir une position assise, comme représenté, avec les jambes allongées et surélevées par rapport au bassin pour attaquer le pédalier avec le maximum de confort et d'efficacité.

D'autre part, de manière à pouvoir adapter le véhicule à chaque utilisateur, on pourra compléter le siège (7) par un appuie-tête coulissant (8).

Conformément à la seconde caractéristique de l'invention, le tricycle sera muni d'un carénage (9) formant habitacle fermé, le carénage se composera d'une partie fixe (10) et d'une partie mobile (11) coulissant par exemple sur des glissières (12) de la partie fixe (10). La partie mobile (11) se verrouille en position haute au dessus de l'utilisateur, en (13). Au lieu de coulisser, la partie mobile

peut par exemple se soulever, ceci n'étant nullement limitatif.

Le carénage peut être éventuellement retiré. Il est articulé à la partie avant sur un axe (14). Il sera réalisé en une matière plastique transparente, ou en altuglas.

L'ensemble du tricycle sera d'ailleurs réalisé en matériaux légers tels que aluminium, duralumin, matière plastique etc..

La direction sera assurée par exemple par un volant de direction du type manche à balai d'avion.

D'autres aménagements tels que éclairage, clignotants, essuie-glace, aération intérieure évitant la formation de buée seront également prévus.

On a illustré à la figure 4 un mode avantageux de garage du véhicule par exemple dans un lieu privé. On peut également concevoir la réalisation dans les villes de garages de ce type comportant éventuellement des crochets (15) auxquels le véhicule est accroché par sa roue arrière.

REVENDICATIONS

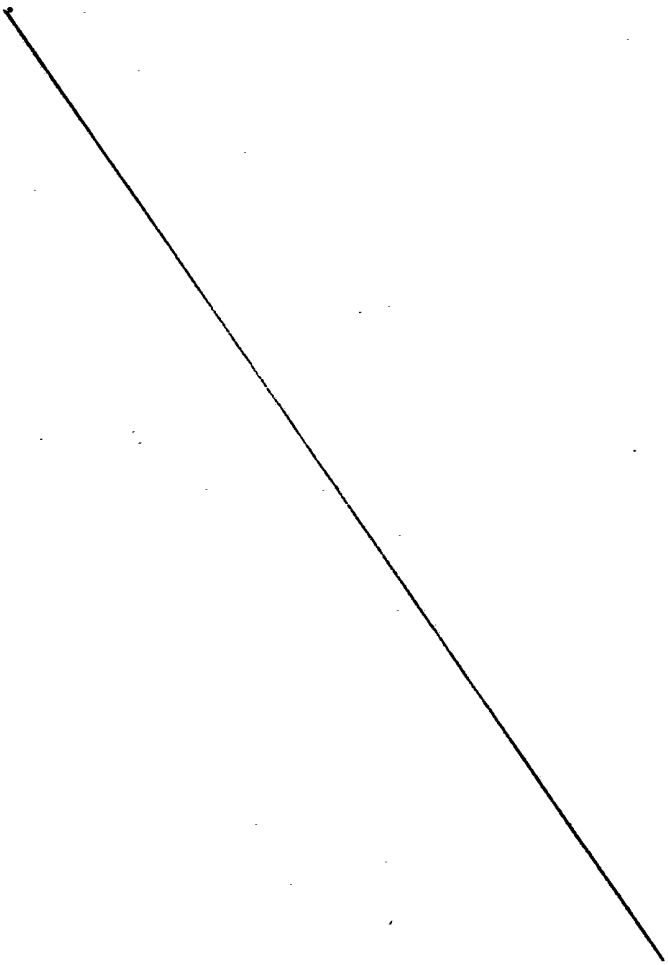
1. Véhicule à usage urbain, du type comportant au moins trois roues fixées sur un chassis dont au moins une est motrice, ledit véhicule comportant en outre des moyens d'entrainement, de direction et de freinage, caractérisé en ce qu'il comporte en outre

a) un carénage intégral (9) formant habitacle fermé ;

b) un siège anatomique (7) à profil en S permettant au conducteur d'avoir une position assise, jambes allongées et surélevées par rapport au bassin.

2. Véhicule selon la revendication 1, caractérisé en ce que le siège (7) comporte un appuie-tête réglable (8).

3. Véhicule selon l'une quelconque des revendications 1 et 2, caractérisé en ce que le carénage se compose d'une partie fixe (10) et d'une partie mobile (11) coulissant sur des glissières (12), la partie mobile venant se verrouiller en un point de verrouillage (13).



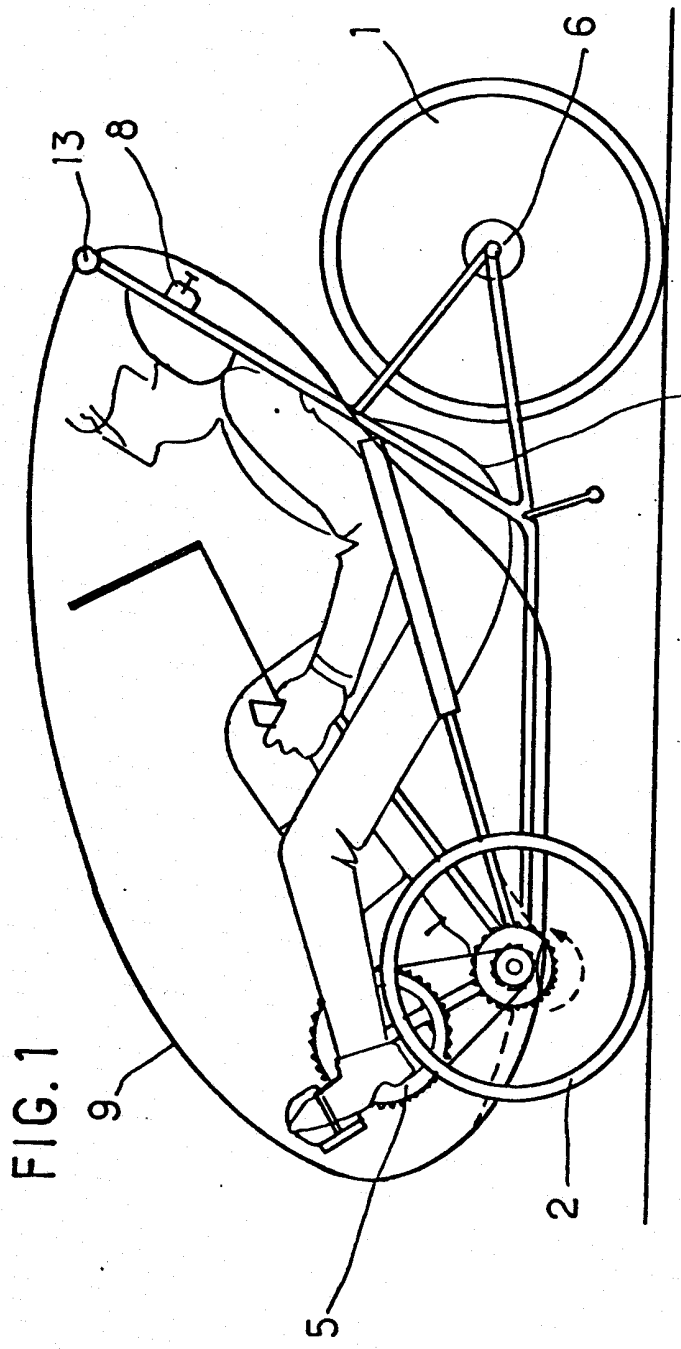


FIG. 1

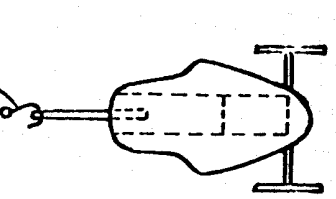


FIG. 4

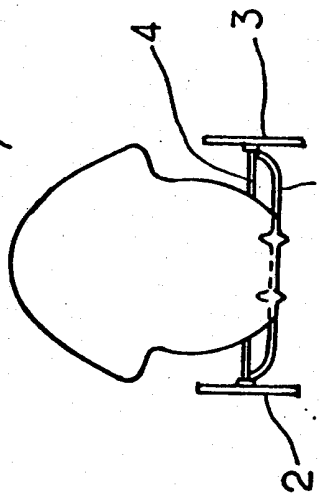


FIG. 3

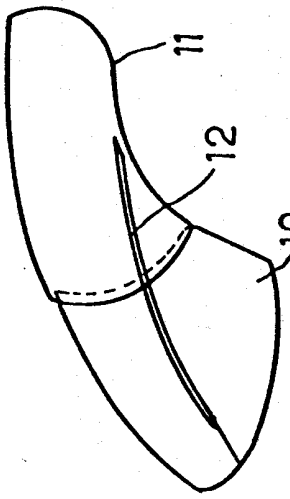


FIG. 2