

19



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

11

Numéro de publication:

0 215 689
B1

12

FASCICULE DE BREVET EUROPEEN

45

Date de publication du fascicule du brevet:
07.02.90

51

Int. Cl.: **A63C 17/14, A63C 17/12**

21

Numéro de dépôt: **86401635.7**

22

Date de dépôt: **22.07.86**

54

Patins à roulettes propulseurs.

30

Priorité: **05.08.85 FR 8511947**

43

Date de publication de la demande:
25.03.87 Bulletin 87/13

45

Mention de la délivrance du brevet:
07.02.90 Bulletin 90/6

84

Etats contractants désignés:
AT BE CH DE FR GB IT LI LU NL SE

56

Documents cités:
EP-A- 0 114 131
CH-A- 99 784
DE-A- 2 726 961
FR-A- 2 300 588
US-A- 4 417 737

73

Titulaire: **Vincent, Yvon Michel, 1, Avenue des Bosquets, F-91800 Brunoy(FR)**

72

Inventeur: **Vincent, Yvon Michel, 1, Avenue des Bosquets, F-91800 Brunoy(FR)**

74

Mandataire: **Colas, Jean-Pierre, Cabinet de Boisse 37, avenue Franklin D. Roosevelt, F-75008 Paris(FR)**

EP 0 215 689 B1

Il est rappelé que: Dans un délai de neuf mois à compter de la date de publication de la mention de la délivrance du brevet européen toute personne peut faire opposition au brevet européen délivré, auprès de l'Office européen des brevets. L'opposition doit être formée par écrit et motivée. Elle n'est réputée formée qu'après paiement de la taxe d'opposition (Art. 99(1) Convention sur le brevet européen).

Description

L'invention concerne un patin à roulettes propulseur comportant un châssis à roulettes, sur lequel une pédale, supportant le pied, pivote autour d'un axe transversal depuis une position d'attente pour actionner un dispositif de sélection à deux positions commandant soit un dispositif de propulsion des roulettes, soit un dispositif de freinage, une partie des organes des dispositifs de propulsion et de freinage coopérant pour interdire dans la position sélectionnée, l'actionnement du dispositif non sélectionné.

La demande de brevet européen EP-A 0 114 131 décrit des exemples de réalisation de patins à roulettes propulseurs qui comportent des moyens permettant de sélectionner à partir d'une position d'attente une position de propulsion par une poussée du talon sur l'arrière de la pédale et une position de freinage par une poussée sur l'avant de la pédale, par la pointe du pied. Lorsqu'une position a été sélectionnée, il n'est pas possible de sélectionner l'autre position sans repasser par la position d'attente.

Selon un exemple décrit, le dispositif de sélection est constitué par une partie des dispositifs de freinage et de propulsion dont deux éléments sont susceptibles de s'arc-bouter l'un au-dessus ou au-dessous de l'autre pour sélectionner, à partir de la position d'attente, la position de propulsion ou de freinage.

Le mécanisme permettant la sélection des fonctions et leur mise en oeuvre est complexe. Le nombre relativement important des pièces et, pour certaines, leur entraînement par câble ne confèrent pas une robustesse suffisante au produit et ne pourraient aboutir à une commercialisation suffisamment économique.

L'invention a pour objet la réalisation de patins à roulettes propulseurs plus simples et plus robustes que ceux précédemment connus.

Les patins, selon l'invention, sont remarquables en ce que le dispositif de sélection est constitué d'un sélecteur sur lequel est articulée la pédale, comportant des tétons de positionnement susceptibles de coopérer avec des encoches de positionnement prévues sur le châssis, des ergots de butée susceptibles de coopérer avec le dispositif de freinage lorsque le sélecteur tourne autour de son axe, porté par ledit dispositif, pour sélectionner la position "propulsion", et un doigt à butées comportant une butée de propulsion et une butée de freinage, la butée de propulsion coopérant avec un levier de propulsion articulé sur le dispositif de freinage, articulé lui-même sur un axe d'entraînement autour duquel il est susceptible de tourner dans la position de sélection "freinage" pour agir sur les roues motrices, la butée de freinage coopérant avec un cliquet pour immobiliser le dispositif de freinage dans la position de sélection "propulsion", des moyens élastiques prévus pour ramener le sélecteur dans la position "attente" lorsque aucune pression n'est exercée sur la pédale.

Les explications et figures données ci-après à titre d'exemple permettront de comprendre comment l'invention peut être réalisée.

La figure 1 est une vue en perspective du patin à roulettes selon l'invention, certaines pièces étant supposées transparentes.

La figure 2 est une vue en élévation partiellement arrachée longitudinalement du patin, le mécanisme de sélection étant dans la position d'attente.

La figure 3 est une vue en élévation semblable à celle de la figure 2 dans laquelle le mécanisme de sélection est dans la position propulsion.

La figure 4 est une vue en élévation semblable à celle de la figure 2, dans laquelle le mécanisme de sélection est dans la position freinage.

La figure 5 est une vue en perspective du sélecteur avec arrachement de la partie avant.

La figure 6 est une vue de dessus du patin avec arrachement partiel du sélecteur.

La figure 7 est une vue en coupe selon VII de la figure 1.

Le patin à roulettes propulseur selon l'invention est représenté en perspective sur la figure 1, le mécanisme de sélection étant dans la position d'attente. Cette position est obtenue toutes les fois que le patin n'est plus en contact avec le sol et se trouve suspendu sous le pied du patineur.

Le patin comporte un châssis sur lequel sont montées les roues, une pédale d'actionnement sur laquelle repose le pied et des mécanismes de sélection et de propulsion.

Le châssis 1 se présente approximativement sous la forme d'une pièce en U portant à l'avant et à l'arrière deux roues folles 2 et 3. L'axe 4 de la roue avant 2 est directement maintenu par les ailes 5, 6 du châssis, tandis que l'axe 7 de la roue arrière 3 est monté sur un étrier 8 fixé à la base 9 du châssis.

Les ailes 5, 6 du châssis portent, approximativement à la moitié de la longueur du châssis, un arbre 10 aux extrémités duquel sont fixées les roues motrices 11, 12. Selon une caractéristique du patin, lorsque celui-ci repose sur une surface horizontale, seules les roues motrices 11, 12 et une roue folle 2 ou 3 reposent sur ladite surface de manière à renforcer le mouvement aboutissant à la sélection des fonctions.

Les ailes 5, 6 présentent dans la zone proche de l'arbre 10 sur leur bord extérieur deux encoches de positionnement 13, 14 séparées par un ergot 15 dont les bords forment des rampes de guidage pour chacune des encoches.

Les ailes portent, en arrière des encoches 13, 14, des alésages coaxiaux formant paliers pour un axe d'entraînement 16 sur la partie centrale duquel est fixée une partie des moyens d'entraînement du dispositif de propulsion, ces moyens comportant une poulie crantée 17 entraînée par une courroie crantée 18 coopérant avec un levier de propulsion. L'axe d'entraînement 16 porte une roue dentée d'entraînement 19 qui coopère avec un pignon denté 20 fixé sur l'arbre 10 des roues motrices 11, 12. Il est prévu dans la chaîne cinématique d'entraînement un accouplement à roue libre. L'axe d'entraînement 16 sert d'axe de rotation au dispositif de freinage 37, 38.

La pédale 21, sur laquelle est fixé le pied du patineur, est formée essentiellement d'une plaque portant près de son extrémité arrière, sur ses bords la-

téraux et perpendiculairement à son plan, deux pat-
tes 22, 23 munies de paliers coopérant avec deux
têtons de maintien coaxiaux 24, 25 prévus sur le sé-
lecteur 26 et autour desquels la pédale pivote.

Le sélecteur 26, représenté à plus grande échel-
le et en perspective sur la figure 5, se présente
sous la forme d'une pièce en U, dont les branches
latérales 27, 28 sont reliées par un de leurs bords
longitudinaux à la branche transversale 29. Les
branches latérales portent chacune, à partir de
leurs extrémités libres, un téton de positionnement
30, 31 et un téton d'articulation de la pédale 24, 25,
dirigés vers l'extérieur, un ergot de butée 43, 44 di-
rigé vers l'intérieur, un axe de rotation 32 du sélec-
teur et à l'extrémité arrière, une barre de butée 41.
Les têtes, ergots, axe et butée sont perpendiculai-
res au plan de symétrie vertical du sélecteur.

La face de la branche transversale 29, située à
l'intérieur des branches latérales, porte dans un
plan perpendiculaire un doigt à butées 33, dont l'ex-
trémité présente deux entailles décalées transver-
salement, dont les ouvertures sont dirigées vers
l'arrière et vers l'avant du patin, et qui constituent
respectivement une butée de propulsion 34 et une
butée de freinage 35.

L'axe de rotation 32 du sélecteur traverse le
doigt 33 et assure la liaison avec une partie du dis-
positif de freinage 37, 38 lui-même reliée au châssis
1 par l'axe d'entraînement 16 autour duquel il est sus-
ceptible de tourner librement.

Le dispositif de freinage est constitué au moins
en partie de deux flasques 37, 38 ayant approxima-
tivement la forme d'un trapèze rectangle dont l'angle
aigu est dirigé vers l'avant du patin et dont la petite
base forme la partie supérieure. Les flasques por-
tent à leur partie inférieure, près de l'arrière, un
alésage dans lequel passe librement l'axe d'entraî-
nement 16 autour duquel le dispositif peut tourner. Les
flasques sont maintenus entre eux par des entretoi-
ses et sont disposés symétriquement par rapport au
plan de symétrie vertical du patin. Les flasques pré-
sentent près de leur bord supérieur un alésage
dans lequel passe l'axe de rotation 32 du sélecteur
et dans l'angle supérieur arrière une entretoise de
liaison 39 sur laquelle est fixée l'extrémité d'un res-
sort de traction 61 dont l'autre extrémité est accro-
chée au châssis 1. Ce ressort maintient relevé le
dispositif de freinage dans les positions de sélec-
tion "attente" et "propulsion" en mettant en butée
l'angle inférieur arrière 65 contre le châssis. Le
bord supérieur des flasques porte de l'arrière à
l'avant un cran de butée arrière contre lequel vient
s'appuyer la barre de butée arrière 41 du sélecteur
26 lorsque le sélecteur est dans la position
"attente" ou "freinage"; un cran de butée avant 42
contre lesquels viennent s'appuyer les ergots de
butée 43, 44 du sélecteur dans la position
"propulsion".

Le bord inférieur des flasques porte, entre l'alé-
sage de l'axe d'entraînement 16 et l'angle aigu, des
moyens de freinage susceptibles de coopérer direc-
tement ou indirectement avec les roues motrices 11,
12. Selon l'exemple de réalisation, on a prévu des lo-
gements 49, 50 portant des garnitures de frein 51,
52 susceptibles de coopérer avec des disques de

friction 53, 54 solidaires de l'arbre de roue 10. Il est
également prévu, en avant des logements 49, 50,
une entretoise butée 55 contre laquelle vient repo-
ser un bras du levier de propulsion 57.

5 Les flasques portent vers l'avant un axe entretoi-
se 56 autour duquel pivote le levier de propulsion
57. Selon les caractéristiques du dispositif, l'axe en-
tretoise 56, l'axe d'entraînement 16 et l'axe de rota-
tion du sélecteur 32 déterminent un triangle isocèle
dont le sommet est représenté par l'axe 56.

10 Un des flasques 38 porte à sa partie inférieure
arrière un axe d'articulation 45 sur lequel est monté
un cli-quet 46 rappelé en position haute par un res-
sort 47, fixé sur le flasque. Lorsque le sélecteur
est en position propulsion, ledit cliquet coopère
avec la butée de freinage 35 du sélecteur dans la
position "propulsion".

15 Les fixations de deux ressorts de rappel 62, 63
fixés à la barre de butée 41 du sélecteur sont pré-
vues à l'extrémité arrière inférieure des flasques
37, 38.

20 Le dispositif de propulsion comporte un levier de
propulsion 57 susceptible de tourner autour de l'axe
56 entre deux positions limitées par une butée arriè-
re 55 et une butée avant 58, sous l'action de la pres-
sion exercée par la pédale 21 à l'extrémité avant du
levier.

25 Les butées peuvent être réalisées sous une
autre forme et par exemple la butée 58 peut être
supprimée et remplacée par la butée de la pédale 21
contre le dispositif de freinage 37, 38.

30 L'extrémité arrière du levier coopère avec une
courroie susceptible de se déplacer en entraînant
l'axe d'entraînement 16. Selon l'exemple de réalisa-
tion, une courroie crantée 18, entraînée par le le-
vier, passe sur une poulie crantée 17, solidaire de
l'axe d'entraînement 16. Une extrémité de la courroie
18 est accrochée à un ressort de traction 68 fixé au
châssis 1. Afin de permettre une course suffisante
de l'extrémité du levier 57, la courroie passe sur
une poulie de renvoi 64 prévue sur le châssis 1.

35 L'axe d'entraînement 16 porte une roue dentée 20
qui coopère avec un pignon denté 19 solidaire de
l'arbre de roue 10.

40 Le levier de propulsion 57 est séparé en deux
bras, un bras avant 66 et un bras arrière 67, par
l'axe de rotation 56. Selon la forme de réalisation le
bras avant 66 qui coopère avec la pédale 21 qui l'ac-
tionne est plus long que le bras arrière et présente
une surface de contact avec la pédale ayant un pro-
fil de came.

45 Ce profil a pour but de permettre le déplacement
du point d'application de la force de propulsion afin
qu'en début de propulsion, le bras de levier soit le
plus long possible pour diminuer l'effort nécessaire
à vaincre la force d'inertie et qu'en fin de course, le
déplacement de l'extrémité du bras de levier entraî-
nant la courroie soit le plus grand possible.

50 Un effet semblable peut être obtenu en pré-
voyant sur le bras 66, par exemple, un galet esca-
moteable qui n'entre en action que lorsque la force
nécessaire à la propulsion est suffisamment faible
pour permettre l'actionnement avec une longueur de
bras de levier réduite.

55 L'extrémité avant du levier 57 porte à sa partie in-

férieure une butée 58 qui vient buter contre le châssis 1 en fin de course du mouvement de propulsion.

La face supérieure de l'extrémité arrière du levier forme un crochet 59 qui dans la position "attente" du sélecteur 26 est à l'aplomb de la butée de propulsion 34.

A cette même extrémité, le levier porte, sur sa face en regard avec le flasque 38, un téton 60, perpendiculaire à son plan de symétrie vertical, susceptible d'appuyer sur le cliquet 46 contre l'action du ressort de rappel 47 lorsque le sélecteur 26 est dans les positions "attente" et "freinage".

Le mode de fonctionnement des diverses pièces constituant le patin est ci-après décrit selon la sélection opérée à partir de la position d'attente.

Dans la position "attente" (figure 2), aucune pression ne s'exerce sur la semelle 21 du patin qui est suspendue au pied du patineur. Le sélecteur 26 est basculé vers le haut autour de son axe 32 sous l'action des ressorts de rappel 62, 63, la barre de butée 41 étant en contact avec le cran de butée du dispositif de freinage 37, 38 qui est lui-même basculé vers le haut, autour de l'axe moteur 16 sous l'action du ressort 61, les angles arrières 65 des flasques étant en butée contre le châssis. La butée de propulsion 34 solidaire du sélecteur est placée à l'aplomb du crochet 59 de l'extrémité du levier de propulsion 57 sans qu'il y ait accrochage. Le téton 60, porté par cette même extrémité, appuie sur le cliquet 46 pour le basculer vers le bas, contre l'action du ressort de rappel 47 et le maintenir au-delà de la butée de freinage 35 portée par le doigt du sélecteur 26.

La position de sélection de propulsion (figure 3) s'obtient, comme précédemment expliqué, par une poussée du talon sur l'arrière de la pédale mettant d'abord en contact la roulette arrière avec le sol, le poids du corps reposant alors dans le polygone de sustentation délimité par ladite roulette arrière 3 et les roues motrices 11, 12. Cette poussée fait basculer le sélecteur autour de son axe 32 contre l'action des ressorts de rappel 62, 63 de manière à venir engager les tétons de positionnement 30, 31 dans les encoches de positionnement 13 portées par les ailes du châssis et les ergots de butée 43, 44 derrière les crans de butée avant 42 du dispositif de freinage. Cette action combinée a pour résultat le blocage du dispositif de freinage. Le doigt à butées 33 solidaire du sélecteur a basculé dans une position telle que la butée de propulsion 34 dégage le passage du crochet 59 permettant ainsi au levier de propulsion 57 de pouvoir tourner sur son axe 56 sous l'action de la pédale 21 tandis que la butée de freinage 35 est positionnée au-dessus du cliquet 46 qui remonte bloquer la butée dès qu'un mouvement sur l'avant de la pédale, donc du levier de propulsion, est amorcé. Ce mouvement a pour effet de supprimer la pression du téton 60 sur le cliquet 46 qui est rappelé vers le haut par le ressort 47 et vient s'encaster dans la butée en bloquant le sélecteur en position propulsion.

A partir de cette position sélectionnée, le basculement vers l'avant de la pédale et par suite le mouvement vers le bas transmis à l'extrémité avant du levier de propulsion fait tourner celui-ci autour de

l'axe entretoise 56 du dispositif de freinage et produit le mouvement inverse de l'extrémité arrière du levier, ce qui entraîne la courroie crantée 18, contre l'action du ressort de traction 68 fixé au châssis, et produit la rotation de la poulie crantée 17 solidaire de l'axe d'entraînement 16 sur lequel est fixée la roue dentée 19, qui entraîne à son tour le pignon denté 20 de l'arbre 10 portant les roues motrices 11, 12.

A la fin du mouvement de propulsion lorsque la butée 58 avant du levier de propulsion 57 vient en contact avec le châssis et que le patineur soulève le pied, le sélecteur revient en position "attente" lorsque l'extrémité avant du levier 57 est rappelée vers le haut sous l'action du ressort 68 et des ressorts 69 de liaison avec la pédale, du fait que le téton 60 du levier de propulsion appuie sur le cliquet 46 et libère la butée de freinage 35.

A partir de la position d'attente, on sélectionne la position freinage par une poussée sur l'avant de la pédale, par la pointe du pied. La pédale 21 appuie alors sur l'extrémité avant du levier de propulsion 57 qui entraîne le dispositif de freinage 37, 38 et le sélecteur 26 par l'intermédiaire de son axe de rotation 32 contre l'action du ressort 61. L'ensemble tourne alors autour de l'axe moteur 16, les tétons de positionnement 30, 31 du sélecteur venant en contact avec les rampes correspondant aux encoches de positionnement 14 prévues dans les ailes du châssis. Le doigt à butées du sélecteur est alors positionné de manière que la butée de propulsion 34 se trouve au-dessus du crochet 59 de la partie arrière du levier de propulsion, qui vient s'y caler dès qu'un effort suffisant est exercé à l'avant de la pédale et par conséquent du levier, pour lui faire subir une rotation autour de son axe. La coopération du crochet 59 et de la butée de propulsion 34 empêche l'actionnement du levier et par suite la propulsion alors qu'elle solidarise le levier 57 et le dispositif de freinage 37, 38 pour permettre sa rotation autour de l'axe d'entraînement 16 et la mise en contact des garnitures de frein 51/52 avec les disques de friction 53, 54 solidaires de l'arbre de roue 10.

Il est possible une fois la position de freinage sélectionnée d'exercer un effort de freinage plus ou moins important en appuyant plus ou moins sur l'avant de la pédale.

Revendications

1. Patin à roulettes propulseur comportant un châssis (1) à roulette, sur lequel une pédale (21) supportant le pied pivote autour d'un axe transversal depuis une position d'attente pour actionner un dispositif de sélection à deux positions: une position "propulsion" commandant un dispositif de propulsion et une position "freinage" commandant le dispositif de freinage, caractérisé en ce que le dispositif de sélection est constitué d'un sélecteur (26), sur lequel est articulé la pédale (21), comportant des tétons de positionnement (30, 31) susceptibles de coopérer avec des encoches de positionnement (13, 14) prévues sur le châssis (1), des ergots de butée (43, 44) susceptibles de coopérer avec le dispositif de freinage (37, 38) lorsque le sélecteur tourne autour de son axe

(32) porté par ledit dispositif pour sélectionner la position "propulsion", et un doigt à butées (33) comportant une butée de propulsion (34) et une butée de freinage (35), la butée de propulsion (34) coopérant avec un levier de propulsion (57) articulé sur le dispositif de freinage (37, 38), articulé lui-même sur un axe d'entraînement (16) autour duquel il est susceptible de tourner dans la position de sélection "freinage" pour agir sur les roues motrices, la butée de freinage (35) coopérant avec un cliquet (46) pour immobiliser le dispositif de freinage (37, 38) dans la position de sélection "propulsion", des moyens élastiques (68, 69) prévus pour ramener le sélecteur dans la position "attente" lorsqu'aucune pression n'est exercée sur la pédale.

2. Patin à roulettes propulseur selon la revendication 1, caractérisé en ce que le sélecteur est une pièce en U dont les branches latérales (27, 28), s'étendant dans des plans parallèles au plan de symétrie verticale du patin, sont reliées par un de leurs bords longitudinaux à une branche transversale (29), les branches latérales portent, à partir de leur extrémité libre vers l'extérieur, les tétons de positionnement (30, 31), des tétons de maintien de la pédale (24, 25) et, vers l'intérieur, un axe de rotation (32) du sélecteur (26), les ergots de butée (43, 44) et une barre de butée (41) susceptible de coopérer avec le dispositif de freinage en positions "attente" et "freinage", le sélecteur comporte en outre, sur la face de la branche transversale (29) située à l'intérieur des branches latérales et dans un plan perpendiculaire, le doigt à butées (33) dont l'extrémité est formée de deux butées, une de propulsion (34) et une de freinage (35) disposées en regard et décalées dans le plan vertical.

3. Patin à roulettes propulseur, selon les revendications 1 et 2, caractérisé en ce que le dispositif de freinage est constitué au moins en partie de deux flasques (37, 38) ayant approximativement la forme de trapèze rectangle dont l'angle aigu est dirigé vers l'avant et dont la petite base forme la partie supérieure; lesdites flasques portant à la partie arrière près de leur bord supérieur un alésage dans lequel passe l'axe de rotation (32) du sélecteur (26) et à la partie inférieure un alésage dans lequel passe librement l'axe d'entraînement (16) autour duquel ledit dispositif peut tourner, et à la partie avant un axe entretoise (56) autour duquel est susceptible de pivoter le levier de propulsion (57), les alésages et l'axe forment les sommets d'un triangle isocèle dont l'axe (56) est le sommet.

4. Patin à roulettes propulseur, selon la revendication 3, caractérisé en ce que le bord supérieur arrière des flasques porte un cran de butée arrière susceptible de coopérer avec une barre de butée (41) prévue sur l'extrémité arrière du sélecteur (26), et un cran de butée avant (42) susceptible de coopérer avec les ergots de butée (43, 44) du sélecteur (26) et en ce que le bord inférieur porte, à l'extrémité arrière des butées (65) susceptibles de coopérer avec le châssis (1), et des logements (49, 50) portant des garnitures de freins (51, 52) coopérant avec des disques de friction (53, 54) prévus pour agir sur les roues motrices (11, 12) et en ce qu'un des flasques (38) porte un cliquet (46) sus-

ceptible de coopérer avec la butée de freinage (35) du sélecteur (26).

5. Patin à roulettes propulseur selon la revendication 1, caractérisé en ce que le levier de propulsion (57) est formé de deux bras, un avant (66) et un arrière (67), le bras avant (66) présente une surface de contact avec la pédale (21) en profil de came, le long duquel se déplace le point d'application de la force transmise par le pédale de façon que, en début de propulsion, le bras de levier soit le plus long possible, pour diminuer lorsque la force nécessaire à la propulsion diminue.

6. Patin à roulettes propulseur selon la revendication 1, caractérisé en ce que le dispositif de propulsion comprend le levier de propulsion (57) articulé sur le dispositif de freinage et dont l'extrémité arrière entraîne une courroie (18) susceptible de se déplacer en entraînant l'axe d'entraînement (16) et en ce que la face supérieure de l'extrémité arrière forme un crochet (59) qui, dans la position "attente" du sélecteur (26), est à l'aplomb de la butée de propulsion (34) dudit sélecteur.

7. Patin à roulettes propulseur selon les revendications 3 et 4, caractérisé en ce que le levier de propulsion (57) porte à son extrémité arrière, sur une face en regard du dispositif de freinage, un téton (60) perpendiculaire à ladite face susceptible d'appuyer sur le cliquet (46) contre l'action d'un ressort de rappel (47) dans la position "attente" et "freinage" du sélecteur (26).

8. Patin à roulettes propulseur selon la revendication 6, caractérisé en ce que l'extrémité avant du levier de propulsion est susceptible de buter contre le châssis (1) ou le dispositif de freinage (37, 38) en fin de course du mouvement de propulsion.

Claims

1. A propelling roller skate comprising a roller frame (1) on which a pedal (21) supporting the foot pivots about a transverse axis from a standby position to operate a selection device having two positions, namely a "propulsion" position controlling a propulsion device and a "braking position" controlling the brake device, characterized in that the selection device is composed of a selector (26) on which the pedal (21) is articulated and which has positioning studs (30, 31) adapted to cooperate with positioning notches (13, 14) provided on the frame (1), stop snugs (43, 44) adapted to cooperate with the brake device (37, 38) - when the selector turns about its pivot (32), which is carried by said device, in order to select the "propulsion" position, and a stop finger (33) comprising a propulsion stop (34) and a brake stop (35), the propulsion stop (34) cooperating with a propulsion lever (57) articulated on the brake device (37, 38), which in turn is articulated on a drive shaft (16) about which it is adapted to turn in the "braking" selection position in order to act on the driving wheels, and the brake stop (35) cooperating with a catch (46) for locking the brake device (37, 38) in the "propulsion" selection position, while elastic means (68, 69) - are provided for returning the selector to the "standby" position when no pressure is applied to the pedal.

2. A propelling roller skate as claimed in Claim 1, in which the selector is a U-shaped member whose side branches (27, 28), extending in planes parallel to the vertical plane of symmetry of the skate, are connected by one of their longitudinal edges to a transverse branch (29), said side branches carrying, starting from their free end, towards the outside the positioning studs (30, 31) and pedal support studs (24, 25), and towards the inside a pivot pin (32) of the selector (26), the stop snugs (43, 44), and a stop bar (41) adapted to cooperate with the brake device in the "standby" and "braking" positions, while the selector comprises in addition, on that face of the transverse branch (29) which is situated inside the side branches and in a perpendicular plane, the stop finger (33) whose end is formed by two stops, one (34) for propulsion and one (35) for braking, which are disposed facing one another and offset in the vertical plane.

3. A propelling roller skate as claimed in Claims 1 and 2, in which the brake device is composed at least in part of two plates (37, 38) having approximately the shape of a right-angled trapezium whose acute angle is directed forwards and whose small base forms the top part, said plates carrying at the rear, near their top edge, a bore through which the pivot pin (32) of the selector (26) passes and, at the bottom, a bore through which passes freely the drive shaft (16) about which said device is adapted to turn, and at the front a brace shaft (56) about which the propulsion lever (57) is adapted to pivot, the bores and the shaft forming the angles of an isosceles triangle of which the shaft (56) is the apex.

4. A propelling roller skate as claimed in Claim 3, in which the top rear edge of the plates carries a rear stop notch - adapted to cooperate with a stop bar (41) provided on the rear end of the selector (26), and a front stop notch (42) adapted to cooperate with the stop snugs (43, 44) of the selector (26), and in which the bottom edge carries at the rear end stops (65) adapted to cooperate with the frame (1), and also seats (49, 50) carrying brake linings (51, 52) cooperating with friction disks (53, 54) provided for acting on the driving wheels (11, 12), and further in which one of the plates (38) carries a catch (46) adapted to cooperate with the brake stop (35) of the selector (26).

5. A propelling roller skate as claimed in Claim 1, in which the propulsion lever (57) is composed of two arms, namely a front arm (66) and a rear arm (67), the front arm (66) having a cam profiled surface of contact with the pedal (21), along which profile the point of the point of application of the force transmitted by the pedal is displaced so that on the commencement of propulsion the lever arm will be as long as possible and will be shortened when the force required for propulsion decreases.

6. A propelling roller skate as claimed in Claim 1, in which the propulsion device comprises the propulsion lever (57) which is articulated on the brake device and the rear end of which drives a belt (18) adapted to be displaced and thereby drive the drive shaft (16), and in which the upper face of the rear end forms a hook (59) which in the "standby" position of the selector (26) is vertically in line with the

propulsion stop (34) of said selector.

7. A propelling roller skate as claimed in Claims 3 and 4, in which the propulsion lever (47) carries at its rear end, on a face facing the brake device, a stud (60) which is at right angle to said face and is adapted to bear against the catch (46) against the action of a return spring (47) in the "standby" and "braking" positions of the selector (26).

8. A propelling roller skate as claimed in Claim 6, in which the front end of the propulsion lever is adapted to bear against the frame (1) or the brake device (37, 38) at the end of the propulsion movement stroke.

Patentansprüche

1. Selbstantreibender Rollschuh mit einem Rahmen (1) auf Rollen, auf dem eine den Fuß tragende Pedale (21) um eine transversale Achse von einer Bereitschaftsstellung ausschwenkt zur Betätigung einer Auswahlvorrichtung zwischen zwei Positionen: einer "Antriebs"-Position, die eine Antriebsvorrichtung steuert und einer "Brems"-Position die die Bremsvorrichtung steuert, dadurch gekennzeichnet, daß die Auswahlvorrichtung eine Wählvorrichtung (26) aufweist, an dem die Pedale (21) angelenkt ist, mit Positionierzapfen (30, 31), die mit Aufnahmeausklinkungen (13, 14) auf dem Rahmen (1) zusammenwirken, Anschlagnocken (43, 44), die mit der Bremsvorrichtung (37, 38) zusammenwirken, wenn die Wählvorrichtung sich um ihre Achse (32) dreht, die von der Vorrichtung zur Wahl der "Antriebs"-Stellung getragen wird, und einem Anschlagzapfen (33), der einen Antriebsanschlag (34) und einen Bremsanschlag (35) aufweist, wobei der Antriebsanschlag (34) mit einem Antriebshebel (57) zusammenwirkt, der an der Bremsvorrichtung (37, 38) angelenkt ist, die ihrerseits auf einer Antriebsachse (16) angelenkt ist, um die sie in die Wahlposition "Bremsen" drehbar ist, um auf die Antriebsräder einzuwirken, wobei der Bremsanschlag (35) mit einer Sperrklinke (46) zusammenwirkt, um die Bremsvorrichtung (37, 38) in der Wahlstellung "Antrieb" zu immobilisieren und elastische Mittel (68, 69) vorgesehen sind, um die Wählvorrichtung in die Bereitschaftsstellung zu bewegen, wenn kein Druck auf die Pedale ausgeübt wird.

2. Rollschuh nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Wählvorrichtung durch ein U-Stück dargestellt wird, dessen seitliche sich in Ebenen parallel zur vertikalen Symmetrieebene des Rollschuhs erstreckende Schenkel (27, 28) über eine ihrer Längskanten mit einem quer verlaufenden Steg (29) verbunden sind, wobei die seitlichen Schenkel von ihrem freien Ende nach außenweisend Positionierzapfen (30, 31), Haltezapfen (24, 25) für die Pedale und nach innenweisend eine Drehachse (32) für die Wählvorrichtung (26), Anschlagausklinkungen (43, 44) und eine Anschlagstange (41), die mit der Bremsvorrichtung in der "Bereitschafts-" und "Brems"-Stellung zusammenwirkt, aufweisen und wobei die Wählvorrichtung weiterhin auf der im Inneren der seitlichen Schenkel befindlichen Seite des quer verlaufenden Steges und in einer vertikalen Ebene angeordnet den An-

schlagszapfen (33) aufweist, dessen Ende zwei Anschläge aufweist, einen (34) für den Antrieb und einen (35) zum Bremsen, die einander gegenüber und in der vertikalen Ebene voneinander versetzt angeordnet sind.

3. Rollschuh nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremsvorrichtung zumindest zum Teil aus zwei Flanschen (37, 38) gebildet wird, die annähernd die Form eines rechtwinkligen Trapezes aufweisen, dessen spitzer Winkel nach vorne gerichtet ist und bei dem die kleine Basis den oberen Teil bildet; wobei die Flansche im hinteren Bereich in der Nähe ihres oberen Randes eine Durchbohrung aufweisen, durch die die Drehachse (32) der Wählvorrichtung (26) hindurchgeht und im unteren Bereich eine Durchbohrung aufweisen, durch die die Antriebsachse (16) frei beweglich hindurchgeht, um die die erwähnte Vorrichtung sich drehen kann, und im vorderen Teil eine Querstegachse (56) tragen, um die der Antriebshebel (57) verschwenkbar ist, wobei die Durchbohrungen und die Achse ein gleichschenkliges Dreieck definieren, dessen Spitze durch die Achse (56) gebildet wird.

4. Rollschuh nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der obere hintere Rand der Flansche eine hintere Anschlagseinkerbung aufweist, die mit einer an dem hinteren Ende der Wählvorrichtung (26) angeordneten Anschlagstange (41) zusammenwirkt und eine vordere Anschlagseinkerbung aufweist, die mit dem Anschlagzapfen (43, 44) der Wählvorrichtung (26) zusammenwirkt, daß der untere Rand an seinem hinteren Ende Anschläge (65), die mit dem Rahmen (1) zusammenwirken, und Aufnahmen (49, 50) aufweist, in denen Bremsbeläge (51, 52) angeordnet sind, die mit auf die Antriebsräder (11, 12) wirkenden Reibscheiben (53, 54) zusammenwirken und daß einer der Flansche (38) eine Sperrklinke (46) aufweist, die mit dem Bremsanschlag (35) der Wählvorrichtung (26) zusammenwirkt.

5. Rollschuh nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Antriebshebel (57) durch zwei Arme, einen vorderen (66) und einen hinteren (67), gebildet wird, wobei der vordere Arm (66) mit der Pedale eine Kontaktfläche im Nockenprofil besitzt, entlang der sich der Aufbringpunkt der durch die Pedale übertragenen Kraft bewegt derart, daß zu Beginn des Antriebes der Hebelarm am längsten ist, um dann abzunehmen, wenn die zum Antrieb notwendige Kraft sich verringert.

6. Rollschuh nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Antriebsvorrichtung den auf der Bremsvorrichtung angelenkten Antriebshebel (57) enthält, dessen hinteres Ende ein verstellbares Zugkraftorgan (18) antreibt, wobei die Antriebsachse (16) angetrieben wird, und daß die obere Fläche des hinteren Endes einen Haken (59) bildet, der in der "Bereitschafts"-Stellung der Wählvorrichtung (26) senkrecht zu dem Antriebsanschlag (34) der Wählvorrichtung ausgerichtet ist.

7. Rollschuh nach den Ansprüchen 3 und 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Antriebshebel (57) an seinem hinteren Ende auf einer Fläche gegenüber der Bremsvorrichtung einen senkrecht zu die-

ser Fläche ausgerichteten Ansatz (60) trägt, der in der "Bereitschafts"- und "Brems"-Stellung der Wählvorrichtung (26) gegen die Wirkung der Spannfeder (47) an der Sperrklinke (46) anliegt.

8. Rollschuh nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das vordere Ende des Antriebshebels am Ende des Laufs der Antriebsbewegung gegen den Rahmen (1) oder die Bremsvorrichtung (37, 38) anliegt.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

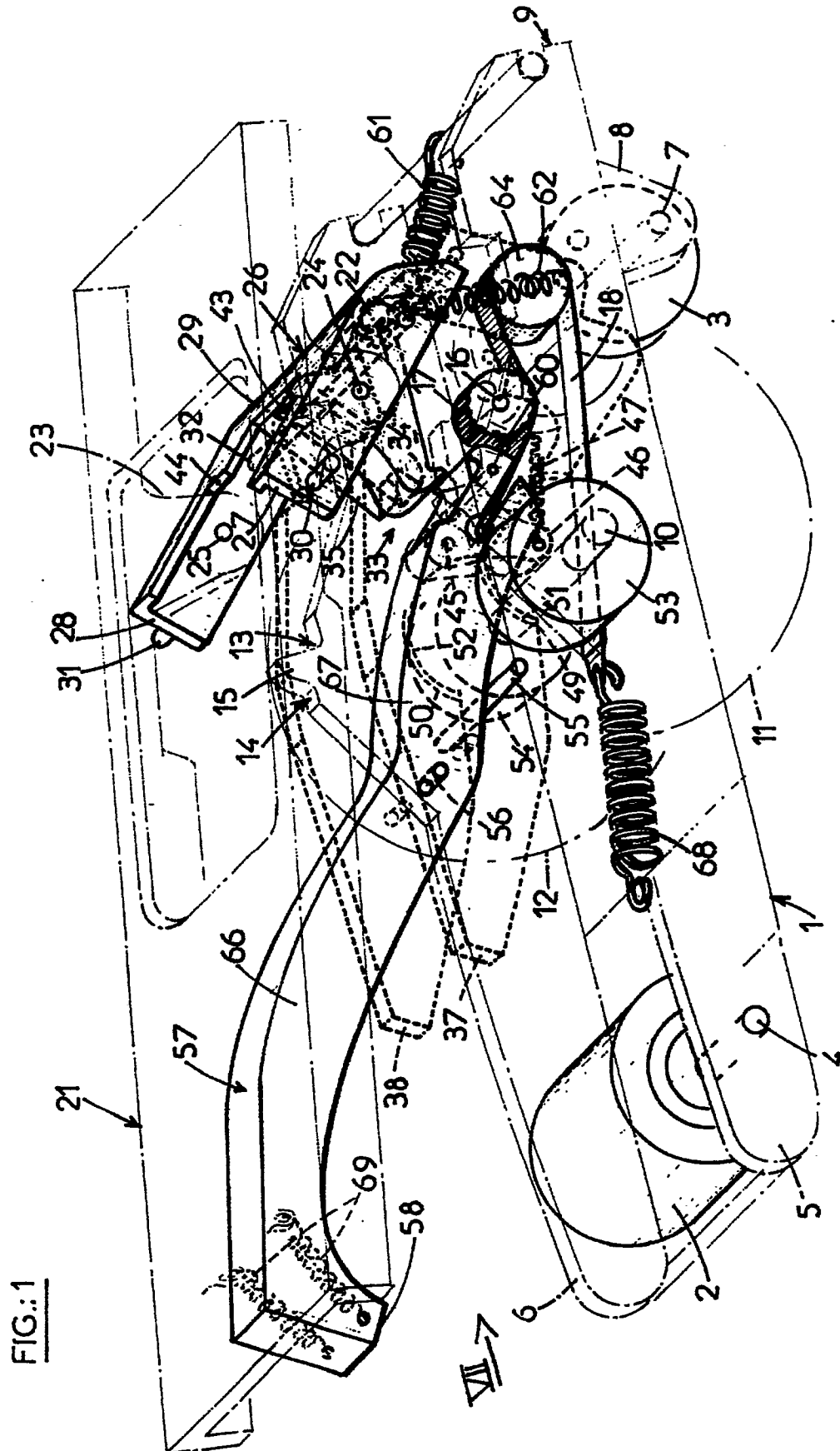


FIG. 2

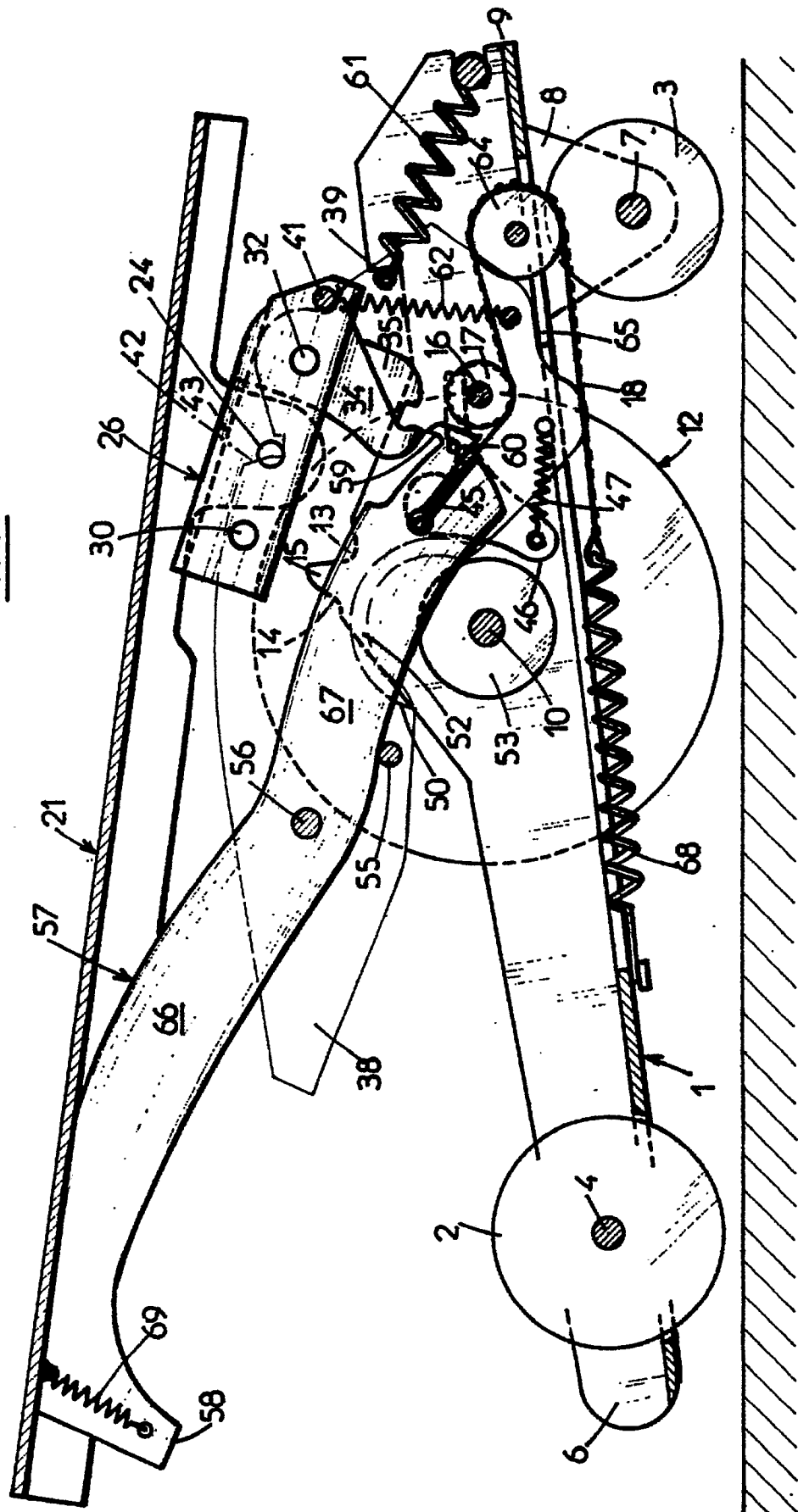


FIG. 3

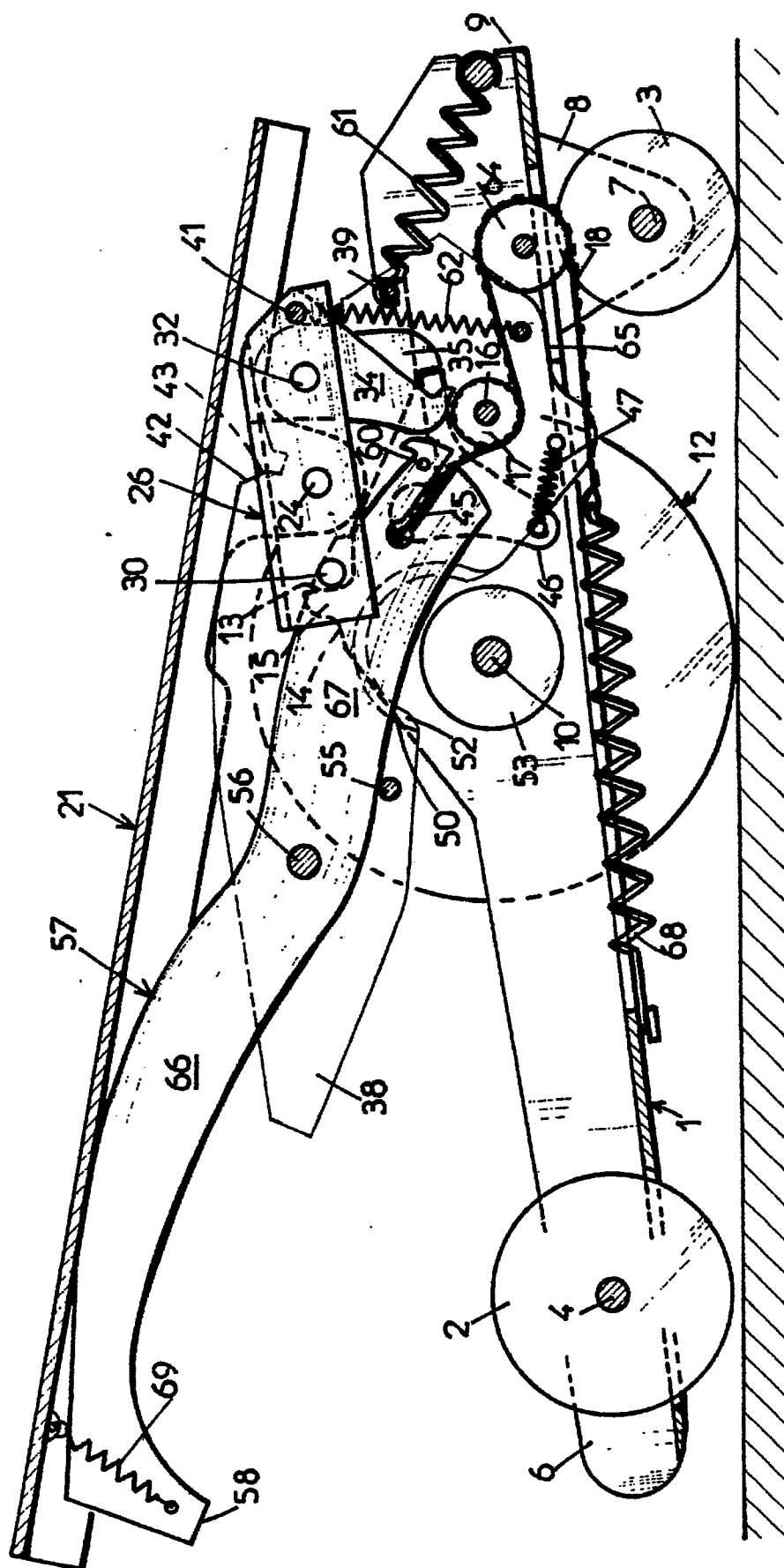


FIG.:4

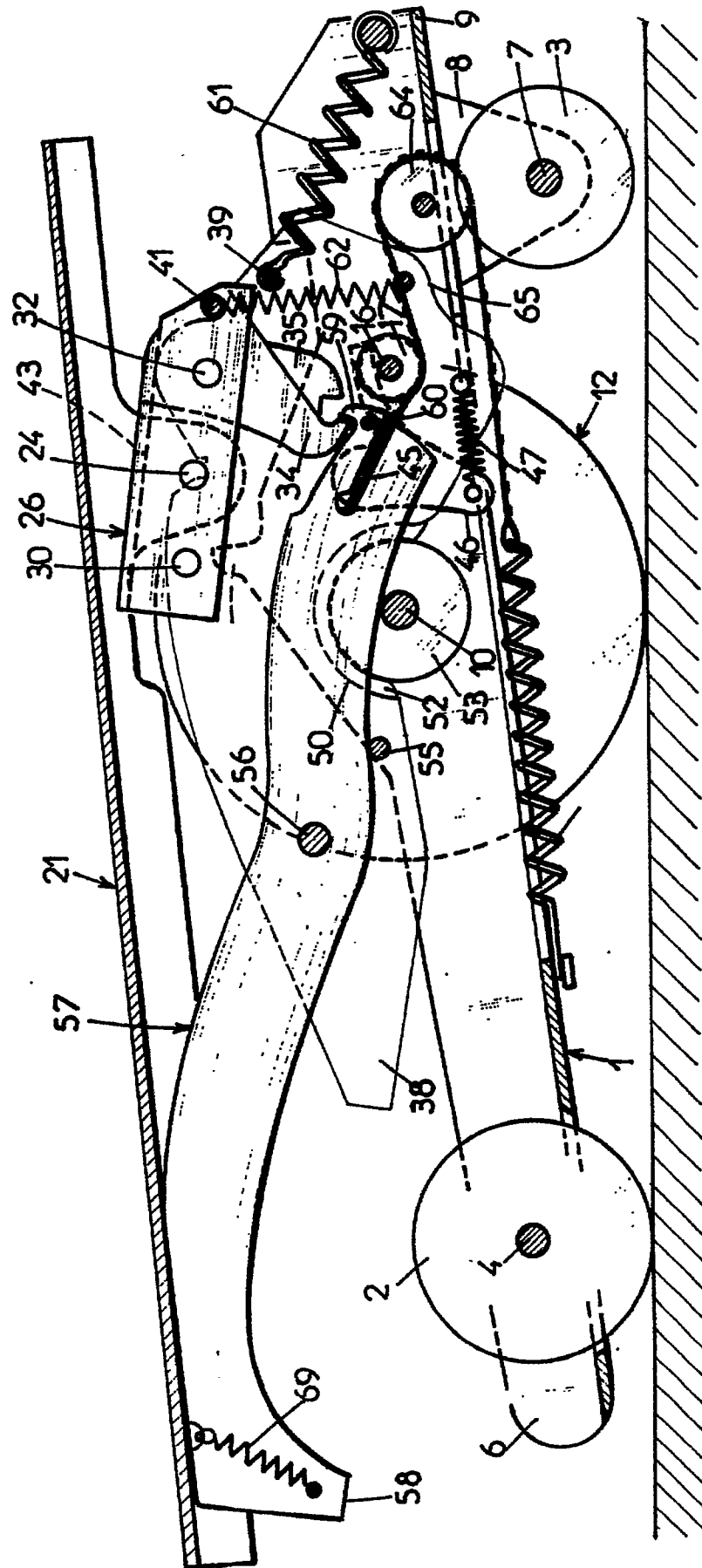


FIG.:7

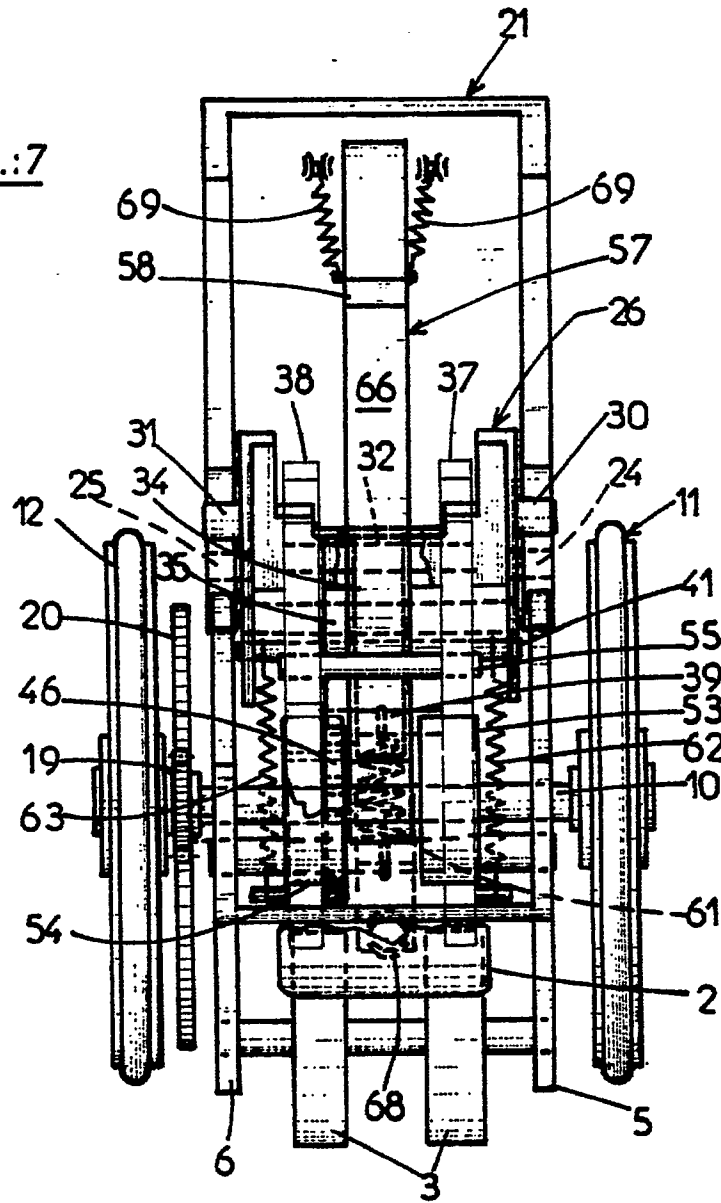


FIG.:5

