

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

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

2 612 866

②1 N° d'enregistrement national :

87 04310

⑤1 Int Cl⁴ : B 62 J 7/04; B 62 K 11/00.

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 27 mars 1987.

③0 Priorité :

④3 Date de la mise à disposition du public de la
demande : BOPI « Brevets » n° 39 du 30 septembre 1988.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux appa-
rentés :

⑦1 Demandeur(s) : *SCHALL Christian.* — DE.

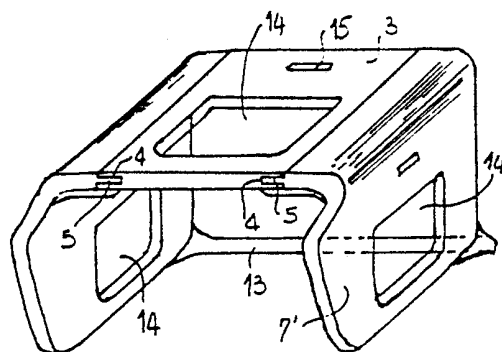
⑦2 Inventeur(s) : Christian Schall.

⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : Société de Protection des Inventions.

⑤4 Porte-bagages pour moto.

⑤7 La présente invention est un porte-bagages pour moto
constitué par une palette 3 bordée de deux bas-flancs 7
entretroisés en 13 par l'arrière et comportant des moyens 14
pour accrocher une malette.



FR 2 612 866 - A1

Les motos actuelles présentent à l'arrière de la selle une structure comportant deux montants attelés au châssis de la moto et offrant une plate-forme pour la fixation des bagages. Cette plate-forme est de dimensions
5 extrêmement réduite et ne peut être utilisée correctement qu'avec un matériel spécial.

La présente invention a pour objet un porte-bagages spécialement conçu pour utiliser au maximum les capacités d'une telle structure pour la fixation des bagages. Elle
10 permet notamment de multiplier par trois les possibilités d'accrochage de valises rigides formant coffre pour ainsi disposer d'une malle horizontale et de deux malles latérales en guise de sacoches.

Plus précisément, le porte-bagages selon l'invention est constitué par une palette à fixer sur la plate-forme
15 susdite. Cette palette est équipée de moyens de retenue destinés à coopérer avec des moyens de retenue correspondant sur le fond d'un coffre, comportant le long de ses bords longitudinaux, et partiellement au moins le long de ses bords
20 d'extrémité, des mortaises.

En complément de cette palette, l'invention comporte deux bas-flancs également pourvus de moyens de retenue d'un coffre, comportant un tenon le long d'au moins l'un de leurs bords longitudinaux destiné à être logé dans l'une des
25 mortaises susdites et une mortaise le long de ses bords d'extrémité, tandis que quatre goussets comportent chacun un tenon sur sa face arrière pour être logé dans les mortaises en continuité de la palette et des bas-flancs, aux angles que forment ces derniers entre eux, le verrouillage de toutes les
30 liaisons par tenon-mortaise étant réalisé par des éléments traversants vissés.

Le porte-bagages selon l'invention est augmenté d'une entretoise arrière de liaison des bas-flancs entre eux.

Les goussets susdits peuvent, s'ils sont à l'arrière, former les supports des optiques arrière d'indicateurs de
35 direction, tandis que les goussets avant forment des poignées pour le passager arrière.

Dans un mode de réalisation de l'invention, les bas-flancs sont en une seule partie. Dans une variante, chacun d'eux est en deux parties, l'une étant constituée par une palette et l'autre par une portion de cylindre de raccordement de deux palettes adjacentes, les palettes et la pièce de raccordement étant toutes les trois embrassées par le gousset de raidissage correspondant.

L'invention sera mieux comprise au cours de la description donnée ci-après à titre purement indicatif et non limitatif qui permettra d'en dégager les avantages et les caractéristiques secondaires.

Il sera fait référence aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue en perspective schématique d'un mode de réalisation de l'invention,

- la figure 2 illustre schématiquement une variante de réalisation de la figure 1.

- la figure 3 montre par un schéma partiel une autre variante de réalisation de l'invention.

En se reportant tout d'abord à la figure 1 on voit en 1 les montants et la plate-forme équipant la motocyclette d'origine, à l'arrière de la selle. Ce support comporte des orifices 2 permettant la fixation d'un bagage.

L'invention prévoit, au lieu d'utiliser directement le support 1, la mise en place d'un porte-bagages dont la pièce principale est une palette 3, que l'on peut fixer aisément sur le support 1. Cette palette 1 comporte le long de chacun de ses bords longitudinaux une mortaise 4, profonde, qui peut accueillir une languette 5 (ou tenon) d'une pièce en forme de quart de cylindre 6 destinée à assurer la liaison entre la palette 3 et des bas-flancs 7.

L'assemblage entre chaque pièce 6 de liaison et le bas-flanc 7 correspondant est assuré également au moyen de tenons 6a et mortaises 7a qui sont ici représentés sous forme de languettes et logements de longueur limitée, mais qui pourraient fort bien s'étendre tout au long des bords adjacents de ces éléments. On remarquera que le bas-

flanc 7 peut être constitué par une palette identique à la palette 3 susdite, si celle-ci est carrée. Les mortaises 7_b des bords d'extrémité sont alors celles correspondant aux mortaises 4 de la palette 3. Les mortaises 7_b prolongent une mortaise 6_b réalisée en bout de la pièce 6 qui, elle-même prolonge une mortaise partielle réalisée dans le bord d'extrémité de la palette 3. Dans le cas de la figure, cette mortaise partielle est constituée par le débouché de la mortaise 4 à cette extrémité, la mortaise 4 n'étant pas totalement occupée par le tenon 5 qui est d'une longueur plus petite. Il sera préféré que la section desdits tenons et mortaises, comme on le voit sur la figure 3, soit légèrement trapézoïdale de manière qu'un certain coincement soit obtenu.

L'assemblage de la palette 3 et des bas-flancs 7 présente la même configuration sur la face avant et la face arrière du porte-bagages ainsi constitué.

Chacun des angles comportant une mortaise peut être embrassé par un gousset de raidissage 8 qui comporte un tenon 8_a introduit simultanément dans les trois mortaises adjacentes, formant ainsi renfort de liaison de ces éléments.

Les goussets 8 de la face arrière du porte-bagages peuvent avantageusement être équipés d'optiques 9 pour feux indicateurs de direction.

Les goussets 8 de la face arrière du porte-bagages assurent la même fonction que ceux avant, avec le même tenon 8_a, et sont conformés en poignée 10 de maintien pour le passager arrière de la moto. Cette poignée est ici représentée sous forme d'une barre transversale unique. On peut également prévoir deux poignées séparées s'étendant comme deux oreilles radialement vers l'extérieur par rapport aux parties cylindriques 6.

Le maintien de l'assemblage des différentes pièces entre elles est assuré par des vis traversantes 11 (ou tout autre moyen de goupillage) qui verrouillent les tenons dans les mortaises correspondantes. Pour ce qui concerne les goussets 8, les vis peuvent coopérer avec une console 12 qui équipe chaque extrémité des pièces cylindriques 6.

Enfin, une entretoise 13 coopère avec les mortaises 7b des bas-flancs 7 pour les relier et assurer leur maintien et la rigidité de l'assemblage à ce niveau.

Il faut également noter, sur cette figure, que
5 chaque palette 3 ou 7 comporte une fenêtre 14 et une gâche fixe 15. La fenêtre 14 destinée à recevoir un fond profilé d'un coffre de manière qu'une patte de ce dernier vienne se loger derrière le bord 14a de la fenêtre 14 lorsque le coffre, non représenté est rapporté sur la palette.
10 Dans le même temps, le pêne d'une serrure portée par le coffre s'engage et se bloque dans la gâche 15. Ainsi, le coffre est fermement retenu, de manière verrouillée sur la palette ou sur chacun des bas-flancs.

La figure 2 montre que les bas-flancs 7' peuvent
15 être en une seule pièce avec la partie de liaison cylindrique précédemment décrite. Ils sont réunis à la palette 3 par des tenons 5 dans les mortaises 4, avec des goussets non visibles car sur l'arrière du porte-bagages. Ces bas-flancs peuvent également être profilés pour donner une esthétique
20 au porte-bagages. Cette disposition ne permet plus, contrairement à la réalisation de la figure 1, de disposer d'un seul modèle de palette pour la réalisation du porte-bagages avec ses bas-flancs, voire de rendre possible l'interchangeabilité des bas-flancs gauche et droite dans la réalisation
25 précédente.

Dans le même esprit, l'un des bas-flancs 7 peut être différent d'un plan et comporter par exemple un décrochement ou un bossage pour contourner tel ou tel organe de la moto.

30 Sur la figure 3, on reconnaît des éléments déjà décrits de la figure 1 avec les mêmes références. On voit que la palette 3 peut comporter des éléments d'allonge transversale 3', permettant de déporter un bas-flanc 7 pour, par exemple, tenir compte de l'emplacement du pot
35 d'échappement.

L'invention trouve une application intéressante dans le domaine des accessoires pour véhicules et notamment pour motos.

REVENDEICATIONS

1. Porte-bagages pour moto caractérisé en ce qu'il est constitué par une palette (3) à fixer sur des montants (1) de la moto prévus à cet effet, équipée de moyens de retenue (14,15) destinés à coopérer avec des
5 moyens de retenue correspondant sur le fond d'un coffre, comportant le long de ses bords longitudinaux, et partiellement au moins le long de ses bords d'extrémité, des mortaises (4), par deux bas-flancs (7) également pourvus de moyens (14,15) de retenue d'un coffre, comportant un tenon
10 (5) le long d'au moins l'un de leurs bords longitudinaux destiné à être logé dans l'une des mortaises (4) susdites et une mortaise (7b) le long de ses bords d'extrémité, et par au moins deux goussets (8) comportant chacun un tenon (8a) sur sa face arrière pour être logé dans les
15 mortaises (6b, 7b, 4) en continuité de la palette et des bas-flancs, aux angles que forment ces derniers entre eux, le verrouillage de toutes les liaisons par tenon-mortaise étant réalisé par des éléments traversants vissés (11).

2. Porte-bagages selon la revendication 1 caractérisé en ce qu'il comporte une entretoise arrière (13) de liaison des bas-flancs (7) entre eux.
20

3. porte-bagages selon la revendication 1 caractérisé en ce que deux des goussets (8) susdits portent des optiques-arrière (9) d'indicateur de direction.
25

4. Porte-bagages selon la revendication 1 caractérisé en ce que les goussets (8) avant sont conformés en poignée (10) pour le passager arrière.
30

5. Porte-bagages selon la revendication 4 caractérisé en ce que les poignées forment une barre transversale unique (10).
35

6. Porte-bagages selon la revendication 1 caractérisé en ce que chaque bas-flanc (7) est en deux parties (6,7) dont une est une palette identique à la palette (3) susdite et l'autre une partie de liaison (6) en portion de cylindre, et en ce que les goussets (8) embrassent ces trois parties.

7. Porte-bagages selon la revendication 1 caractérisé en ce que la palette (3) susdite peut être élargie par des panneaux latéraux (3') d'allonge.

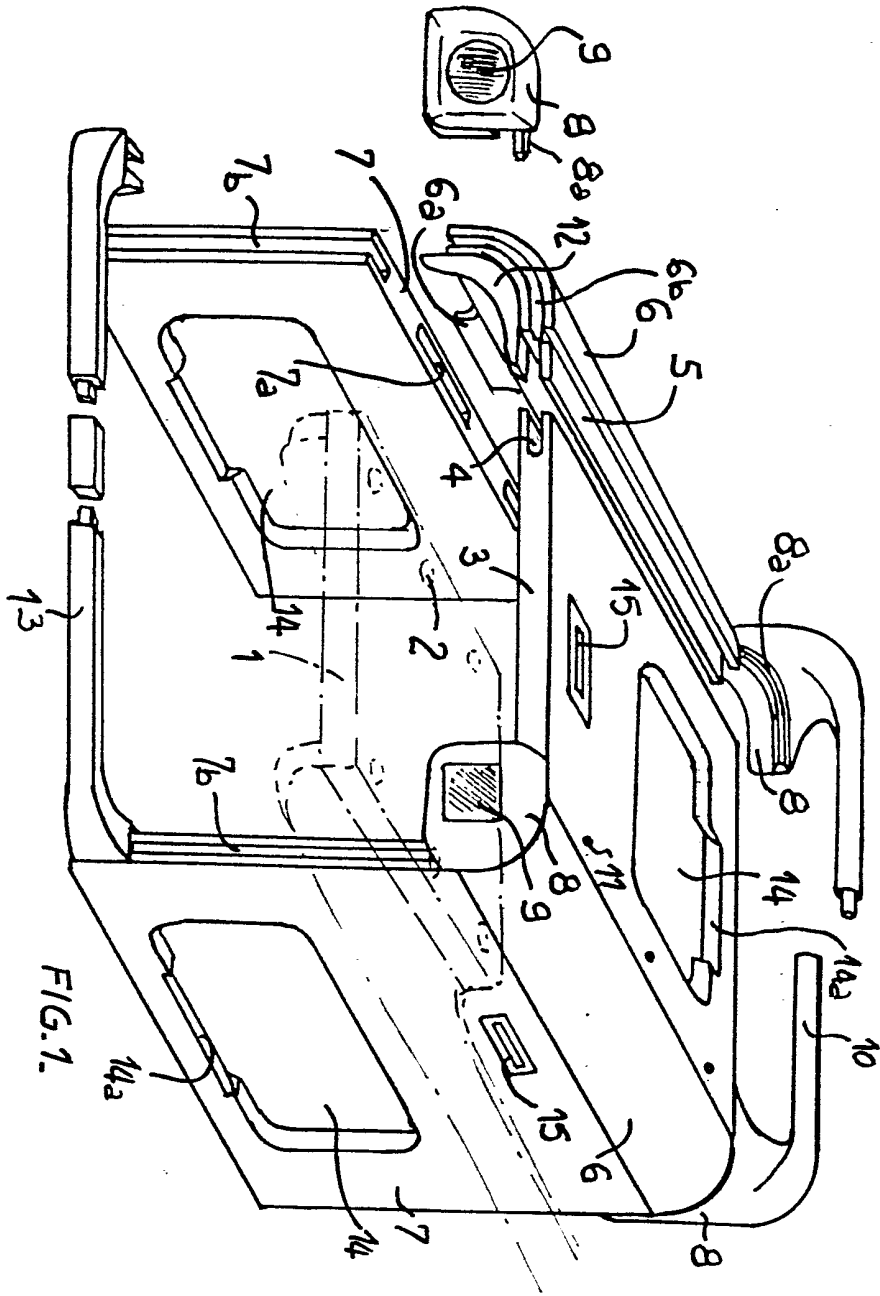


FIG. 1.

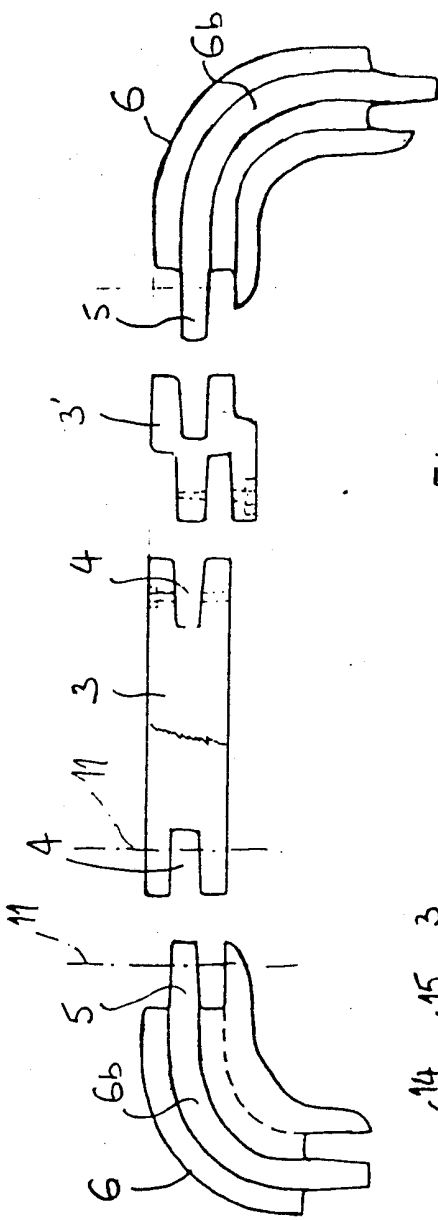


FIG. 3.

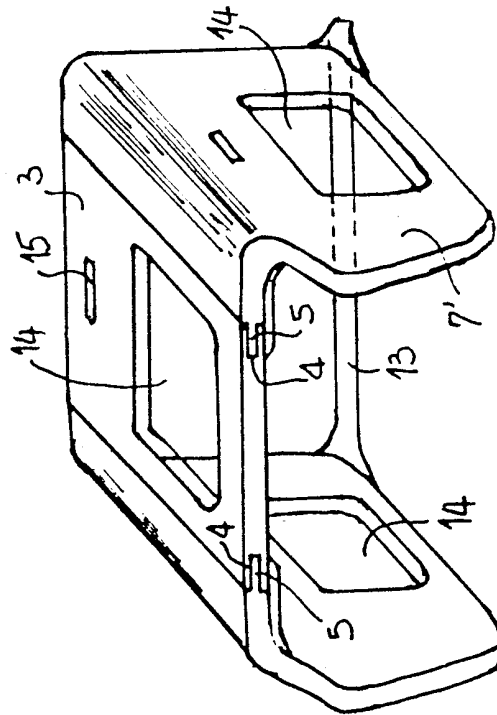


FIG. 2