

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 13.06.02.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la demande : 19.12.03 Bulletin 03/51.

56 Liste des documents cités dans le rapport de recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du présent fascicule*

60 Références à d'autres documents nationaux apparentés :

71 Demandeur(s) : *FEDERAL MOGUL FRICTION PRODUCTS SAS Société par actions simplifiée — FR.*

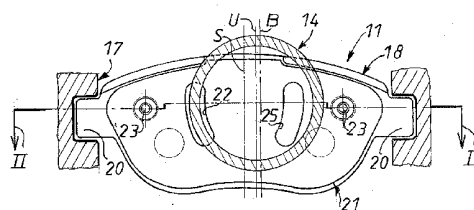
72 Inventeur(s) : RENAULD LAURENT.

73 Titulaire(s) :

74 Mandataire(s) : SANTARELLI.

54 FREIN A DISQUE, NOTAMMENT POUR VEHICULE AUTOMOBILE, PATIN POUR UN FREIN ET CLINQUANT ANTI-BRUIT POUR UN TEL PATIN.

57 Frein à disque, notamment pour véhicule automobile, comportant deux patins (11) destinés à coopérer chacun avec une face latérale du disque à freiner sous l'action de moyens de manoeuvre comprenant un piston (14) monté mobile axialement, parallèlement à l'axe du disque, dans un étrier adapté à chevaucher le disque, ledit piston (14) étant adapté à coopérer selon une zone d'appui avec le patin (11) qui lui fait face, lequel patin (11) est constitué d'un support métallique (18) portant une garniture de friction, ledit support métallique (18) étant symétrique par rapport à un plan (S) transversal, dit de symétrie, qui lui est perpendiculaire et qui est parallèle à l'axe du disque, l'axe du piston (14) étant décalé par rapport audit plan de symétrie (S) en étant à distance transversale de celui-ci, un clinquant anti-bruit (21) étant disposé entre le piston (14) et le support métallique (18) et muni d'une ouverture (22) disposée au droit de la zone d'appui du piston (14); le clinquant anti-bruit (21) porte une autre ouverture (25), les deux ouvertures (22, 25) étant disposées symétriquement par rapport audit plan de symétrie (S).



La présente invention concerne les freins à disque, notamment pour véhicule automobile.

5 Un frein à disque, notamment pour véhicule automobile, comporte deux patins destinés à coopérer chacun avec une face latérale du disque à freiner sous l'action de moyens de manœuvre.

Ces moyens de manœuvre comprennent généralement un piston monté mobile axialement, parallèlement à l'axe du disque, dans un étrier adapté à chevaucher le disque ; le piston est adapté à coopérer avec le patin qui lui fait face selon une zone dite d'appui.

10 Chaque patin est constitué d'un support métallique portant une garniture de friction, lequel support métallique est symétrique par rapport à un plan, dit de symétrie, qui lui est perpendiculaire et qui est parallèle à l'axe du disque.

On sait qu'en excentrant le point d'application de l'effort de freinage dû au piston, c'est-à-dire donc en décalant l'axe du piston par rapport audit plan de symétrie en le disposant à distance transversale de celui-ci, on régularise l'usure de la garniture de friction, parallèlement au plan du support métallique, ce qui permet de profiter au maximum du volume à user de la garniture de friction.

On sait également qu'un décalage tel que ci-dessus permet de résoudre dans certaines applications les problèmes de bruit lié au frottement de la garniture de friction contre le contre-matériau, à savoir le disque à freiner.

20 Bien entendu ces décalages sont différents ; le premier étant lié au frein lui-même, on est ainsi amené à le modifier en disposant, entre le piston et le support métallique, un clinquant anti-bruit muni d'une ouverture, laquelle ouverture, lorsque le patin est monté dans le frein, se trouve être disposée au droit de la zone d'appui du piston.

25 Le clinquant anti-bruit étant avantageusement assujéti au support métallique, par exemple par collage, on comprend que cela nécessite de disposer de deux patins différents pour les freins placés à gauche ou à droite par rapport au plan longitudinal de symétrie du véhicule concerné, notamment lorsque le frein à disque est du type à étrier flottant, le patin intérieur étant alors

30

soumis à l'action du piston et le patin extérieur à la réaction de l'étrier solidaire du cylindre dans lequel se déplace le piston ; ceci est également vrai lorsque l'étrier est du type fixe, chaque patin étant soumis à l'action d'un piston, les deux pistons se déplaçant dans des cylindres disposés dans l'étrier de part et d'autre du disque.

L'invention a pour but d'éviter ces inconvénients, en proposant un patin, équipé d'un clinquant anti-bruit, qui puisse être monté indifféremment dans un frein à disque disposé à gauche ou à droite d'un véhicule.

Suivant l'invention, un frein à disque du type ci-dessus est caractérisé par le fait que le clinquant anti-bruit porte une autre ouverture, les deux ouvertures étant disposées symétriquement par rapport audit plan de symétrie.

Avantageusement, lorsque la première ouverture est au droit de la zone d'appui du piston, la seconde ouverture est située en dehors de cette zone d'appui du piston.

De préférence, la zone d'appui du piston est de forme annulaire ; les ouvertures sont oblongues et arquées.

Avantageusement, des moyens de positionnement sont prévus pour positionner le clinquant anti-bruit par rapport au support métallique du patin ; ces moyens de positionnement sont des formes tronconiques complémentaires.

De préférence, des moyens de fixation sont prévus pour fixer le clinquant anti-bruit sur le support métallique ; ces moyens de fixation comprennent des pions portés par le support métallique.

Avantageusement, l'étrier est du type flottant.

En variante, l'étrier est du type fixe.

L'invention a également pour objet un patin destiné à un frein à disque tel que ci-dessus, constitué d'un support métallique portant une garniture de friction, ledit support métallique étant symétrique par rapport à un plan transversal dit de symétrie et portant un clinquant anti-bruit muni d'une ouverture : ledit clinquant anti-bruit est muni d'une seconde ouverture, lesdites ouvertures étant disposées symétriquement par rapport audit plan de symétrie.

L'invention a également pour objet un clinquant anti-bruit pour un tel patin, lequel clinquant comporte deux ouvertures disposées symétriquement par rapport au plan de symétrie.

Les caractéristiques et avantages de l'invention ressortiront d'ailleurs de la description qui va suivre, à titre d'exemple, en référence aux dessins annexés dans lesquels :

- 5 - la figure 1 est une vue partielle en coupe d'un frein à disque selon l'invention selon I-I de la figure 3 ;
- la figure 2 est une vue en coupe selon II-II de la figure 1 ;
- la figure 3 est une vue partielle en coupe montrant les deux freins, gauche et droit, d'un même essieu de véhicule automobile ;
- la figure 4 est une vue en plan du support métallique seul du patin des 10 figures 1 et 2 ;
- la figure 5 est une vue en plan du clinquant anti-bruit seul du patin des figures 1 et 2 ;
- la figure 6 est une vue analogue à la figure 1 et correspond à l'autre frein du même essieu que celui du frein de la figure 1.

15 En se reportant aux figures, un frein à disque, notamment pour véhicule automobile, comporte un étrier 10, figure 3, adapté à chevaucher le disque 12 à freiner ; deux patins 11 coopèrent chacun avec une face latérale du disque vers laquelle ils sont poussés sous l'action de moyens de manœuvre.

Ces moyens de manœuvre sont ici du type hydraulique et comprennent 20 un cylindre 13 borgne, taillé dans l'étrier 10, dans lequel est monté coulissant un piston 14 creux à section annulaire ; le fond du cylindre 13 et le fond du piston 14 délimitent une chambre à volume variable 15 communiquant avec un orifice d'alimentation 16 relié à un conduit d'alimentation pour un fluide sous pression.

25 L'étrier 10 enjambe le disque 12 en sorte que, lorsque la chambre 15 est mise en pression, le piston 14 repousse vers le disque 12 le patin 11 interposé entre le piston 14 et la face correspondante du disque 12, et le cylindre 13, donc l'étrier 10, est déplacé en sens opposé et applique l'autre patin 11 sur l'autre face du disque 12.

30 L'étrier 10 est donc ici du type flottant et les patins 11 sont portés par une chape 17 fixe adaptée à recevoir les efforts globalement tangentiels de réaction dus au couple de freinage.

Le patin 11 est constitué d'un support métallique 18 portant une garniture de friction 19.

Le support métallique 18 est muni d'oreilles latérales 20 par lesquelles il est porté par la chape 17 en y étant monté à coulissement.

5 Le patin 11 et la chape 17 ont une disposition symétrique par rapport à un plan dit de symétrie dont on voit en S la trace sur les figures, ce plan étant perpendiculaire au plan du support métallique 18 et parallèle à l'axe du disque 12.

10 Le creux du piston creux 14 étant ouvert vers le disque 12, le piston 14 agit sur le support métallique 18 par son bord frontal de forme annulaire et sa zone d'appui sur ledit support métallique correspond à la partie de son bord annulaire en contact avec celui-ci.

15 Pour que l'usure de la garniture de friction 19 soit régulière, parallèle à la face en regard du disque 12, on décale la force d'application du piston 14 sur le support métallique 18 vers l'avant du véhicule ; pour ce faire, l'étrier 10 est monté et guidé sur la chape 17 en sorte que l'axe du piston 14 soit dans un plan décalé par rapport au plan de symétrie S d'une quantité d, la trace de ce plan décalé étant référencée U sur les figures.

Pour résoudre des problèmes de bruit, on est amené à décaler encore l'effort d'application du piston 14, notamment également vers l'avant du véhicule.

20 Pour ce faire, un clinquant anti-bruit 21 est disposé entre le piston 14 et le support métallique 18, lequel clinquant anti-bruit 21 est muni d'une ouverture 22 disposée au droit de la zone d'appui sur le support métallique 18 du piston 14.

Ici, la zone d'appui étant de forme annulaire, l'ouverture 22 est une ouverture oblongue, arquée.

25 Ainsi, grâce à cette disposition, l'effort d'application du piston 14 sur le support métallique 18 est dans un plan, dont la trace est référencée B, décalé par rapport au plan S d'une quantité supérieure à d.

30 De façon à constituer un sous-ensemble, le clinquant anti-bruit 21 est solidarisé au support métallique 18 ; cette solidarisation peut se faire par collage ; ici, le support métallique 18 présente sur sa face en regard du piston 14 des pions 23, ici deux pions 23, émergeant du fond de cavités tronconiques.

Ces cavités tronconiques reçoivent des crevés 24 de forme correspondante ménagés dans le clinquant anti-bruit 21 et percés de trous

adaptés à recevoir les pions 23 ; ainsi, le clinquant anti-bruit 21 est positionné par rapport au support métallique 18 et agrafé.

5 Sur la figure 3, on a schématisé les deux freins d'un même essieu d'un véhicule automobile : le frein droit, décrit succinctement jusqu'ici, et le frein gauche dont les pièces jouant le même rôle portent la même référence que les pièces correspondantes du frein droit augmentée de 100.

10 Lorsqu'un tel patin 11 équipé d'un tel clinquant anti-bruit 21 muni de l'ouverture 22, conçu pour être disposé entre le piston 14 et le disque 12 du frein de la partie droite de la figure 3, est placé entre le piston 114 et le disque 112 du frein de la partie gauche de la figure 3, lequel frein est disposé symétriquement par rapport au précédent et au plan transversal T du véhicule, le décalage de l'effort de poussée du piston n'est pas dans le bon sens ; pour qu'il le soit il faut retourner le clinquant anti-bruit 21 avant son assujettissement au support métallique 18, ce qui conduit à deux patins différents.

15 Pour éviter cela, l'invention prévoit de munir le clinquant anti-bruit d'une seconde ouverture 25.

20 Cette seconde ouverture 25 et la première ouverture 22 sont disposées symétriquement par rapport au plan de symétrie S ; avantageusement, lorsque la première ouverture 22 est au droit de la zone d'appui du piston 14, la seconde ouverture 25 est située en dehors de cette zone d'appui du piston 14 ; ainsi, lorsque ce même patin 11 est monté dans le frein de gauche, c'est l'ouverture 25 qui est au droit de la zone d'appui du piston 114, l'ouverture 22 étant en dehors de cette zone ; dès lors, le point d'application de l'effort du piston est décalé dans le même sens par rapport au véhicule, tant dans le frein de droite que dans le frein de gauche, comme visible sur les figures 1 et 6.

25 Bien entendu, ceci est valable lorsque le frein à disque est du type à étrier fixe : dans ce cas, la chape 17 et l'étrier sont solidaires et à chaque patin est associé un piston, de part et d'autre du disque.

REVENDICATIONS

1. Frein à disque, notamment pour véhicule automobile, comportant deux patins (11) destinés à coopérer chacun avec une face latérale du disque (12,112) à freiner sous l'action de moyens de manœuvre comprenant un piston (14,114) monté mobile axialement, parallèlement à l'axe du disque (12,112), dans un étrier (10,110) adapté à chevaucher le disque (12,112), ledit piston (14,114) étant adapté à coopérer selon une zone d'appui avec le patin (11) qui lui fait face, lequel patin (11) est constitué d'un support métallique (18) portant une garniture de friction (19), ledit support métallique (18) étant symétrique par rapport à un plan (S) transversal, dit de symétrie, qui lui est perpendiculaire et qui est parallèle à l'axe du disque (12,112), l'axe du piston (14,114) étant décalé par rapport audit plan de symétrie (S) en étant à distance transversale (d) de celui-ci, un clinquant anti-bruit (21) étant disposé entre le piston (14,114) et le support métallique (18) et muni d'une ouverture (22) disposée au droit de la zone d'appui du piston (14,114), caractérisé en ce que le clinquant anti-bruit (21) porte une autre ouverture (25), les deux ouvertures (22,25) étant disposées symétriquement par rapport audit plan de symétrie (S).

2. Frein à disque selon la revendication 1, caractérisé par le fait que, lorsque la première ouverture (22) est au droit de la zone d'appui du piston (14,114), la seconde ouverture (25) est située en dehors de cette zone d'appui du piston (14,114).

3. Frein à disque selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé par le fait que la zone d'appui du piston (14,114) est de forme annulaire.

4. Frein à disque selon la revendication 3, caractérisé par le fait que les ouvertures (22,25) sont oblongues et arquées.

5. Frein à disque selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé par le fait que des moyens de positionnement (24) sont prévus pour positionner le clinquant anti-bruit (21) par rapport au support métallique (18) du patin (11).

6. Frein à disque selon la revendication 5, caractérisé par le fait que ces moyens de positionnement (24) sont des formes tronconiques complémentaires.

7. Frein à disque selon l'une des revendications 1 à 6, caractérisé par le fait que des moyens de fixation (23) sont prévus pour fixer le clinquant anti-bruit (21) sur le support métallique (18).

8. Frein à disque selon la revendication 7, caractérisé par le fait que ces moyens de fixation comprennent des pions (23) portés par le support métallique (18).

5 - 9. Frein à disque selon l'une des revendications 1 à 8, caractérisé par le fait que l'étrier (10,110) est du type flottant.

10. Frein à disque selon l'une des revendications 1 à 8, caractérisé par le fait que l'étrier est du type fixe.

10 11. Patin destiné à un frein à disque selon l'une des revendications 1 à 10, constitué d'un support métallique (18) portant une garniture de friction (19), ledit support métallique (18) étant symétrique par rapport à un plan transversal dit de symétrie (S) et portant un clinquant anti-bruit (21) muni d'une ouverture (22), caractérisé par le fait que ledit clinquant anti-bruit (21) est muni d'une seconde ouverture (25), lesdites ouvertures (21,25) étant disposées symétriquement par rapport audit plan de symétrie (S).

15 12. Clinquant anti-bruit (21) pour patin selon la revendication 11, lequel clinquant anti-bruit 21 est symétrique par rapport au plan transversal de symétrie (S), caractérisé par le fait qu'il comporte deux ouvertures (22,25) disposées symétriquement par rapport audit plan.

1/2

FIG. 1

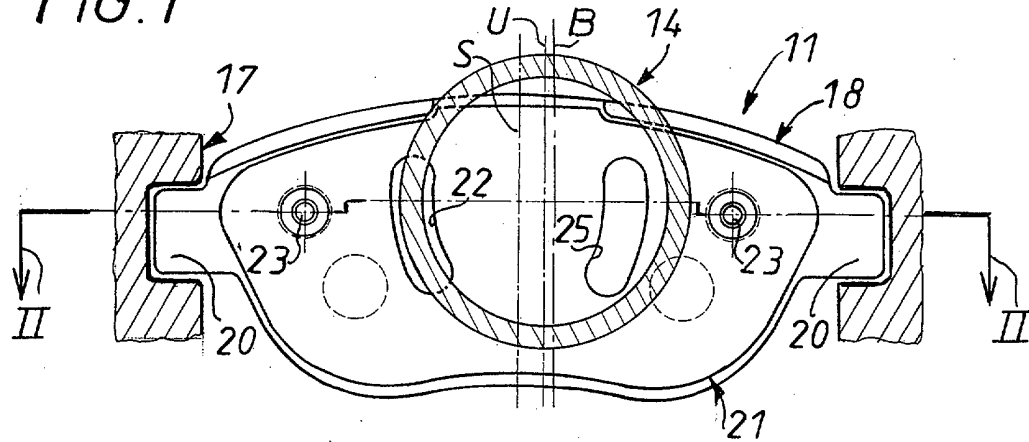


FIG. 2

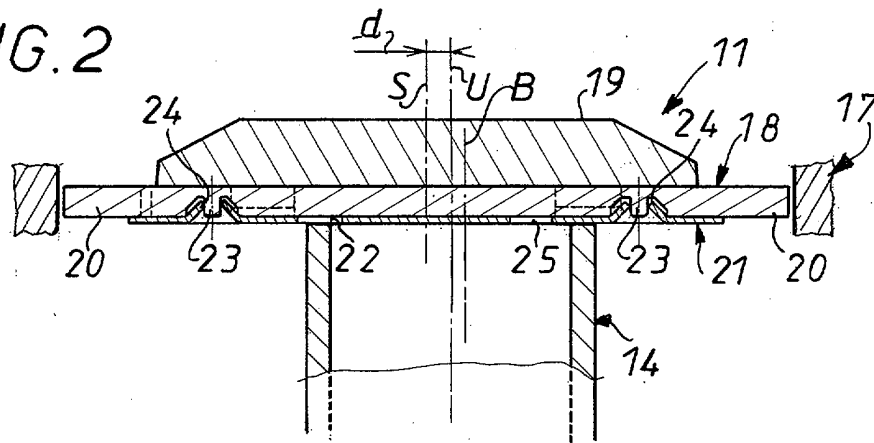
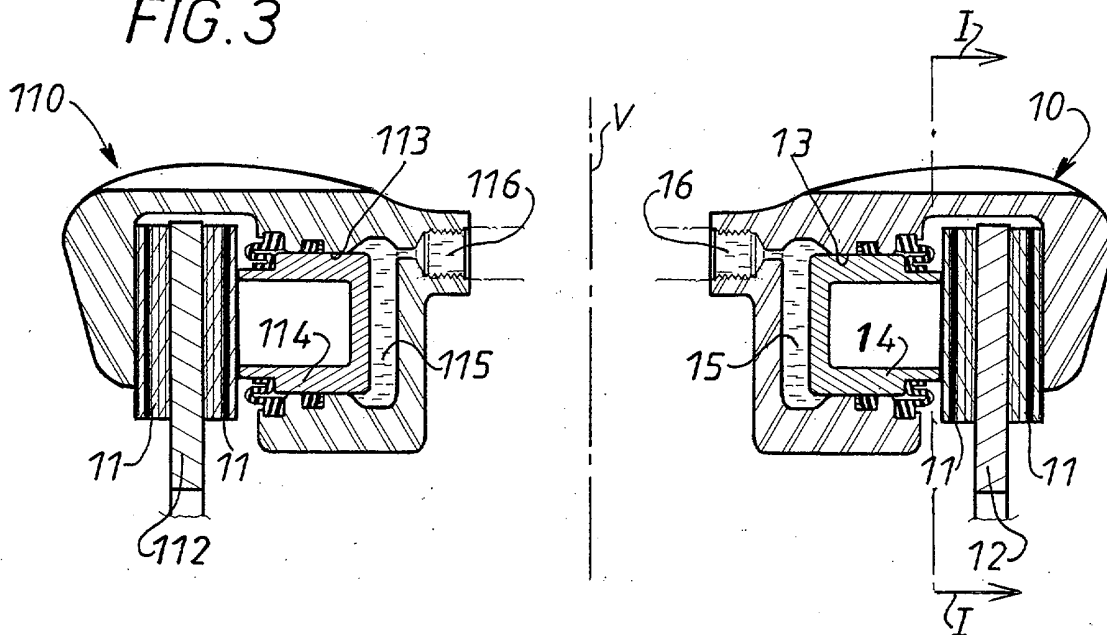
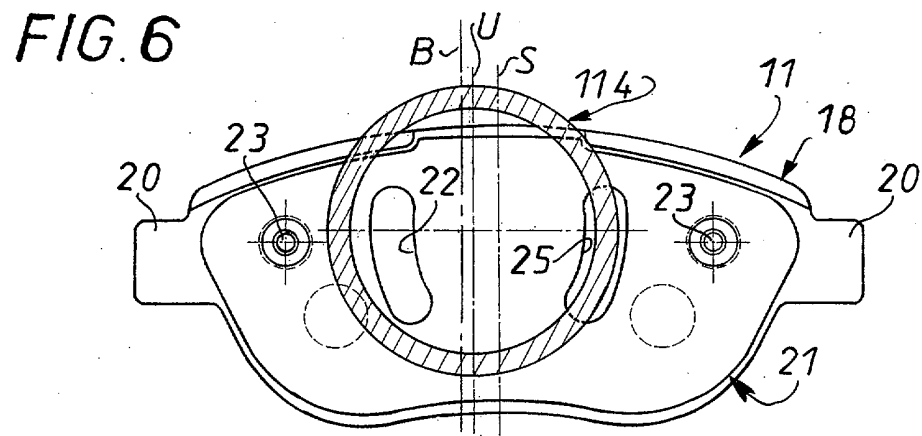
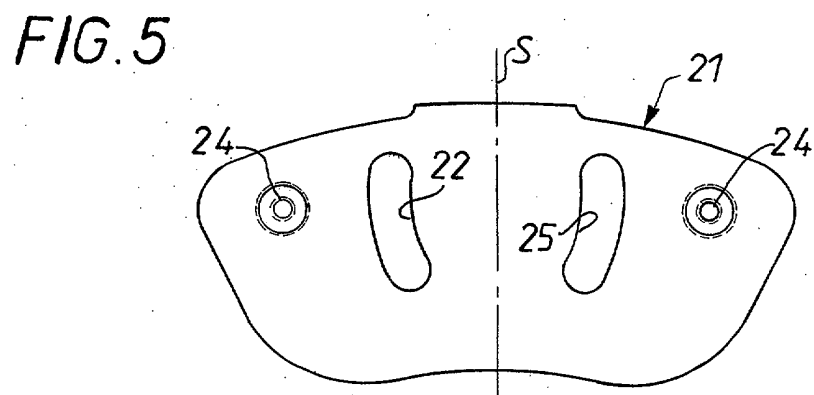
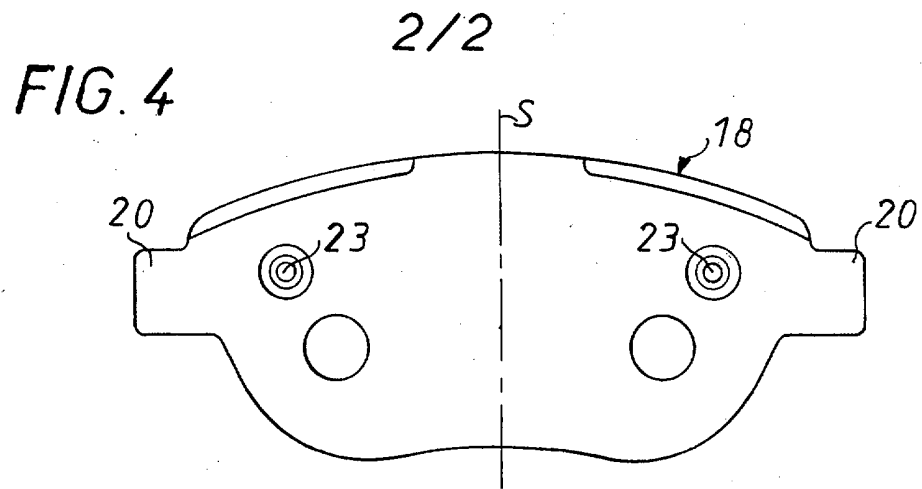


FIG. 3





DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	US 6 170 620 B1 (AKITA HIROAKI ET AL) 9 janvier 2001 (2001-01-09) * colonne 6, ligne 33 - ligne 63 * * colonne 8, ligne 56 - colonne 9, ligne 5 * * figures 4,5 *	1-3,5,7, 9-12	F16D69/04
Y	---	4,6,8	
Y	DE 199 12 957 A (RUETGERS AUTOMOTIVE AG) 19 octobre 2000 (2000-10-19) * colonne 3, ligne 17 - ligne 32; figure 1 *	4	
Y	---	6	
Y	US 5 816 370 A (ECKERT ARMIN ET AL) 6 octobre 1998 (1998-10-06) * colonne 2, ligne 44 - colonne 3, ligne 10; figure 1 *	8	
	---		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1996, no. 11, 29 novembre 1996 (1996-11-29) & JP 08 177905 A (AISIN SEIKI CO LTD), 12 juillet 1996 (1996-07-12) * abrégé *	1-12	F16D
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 004, no. 171 (M-044), 26 novembre 1980 (1980-11-26) & JP 55 123029 A (WATANABE ENG KK), 22 septembre 1980 (1980-09-22) * abrégé *	1	

	-/--		
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
26 mars 2003		Topolski, J	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS 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 bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			

1

EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE**RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0207276 FA 619859**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **26-03-2003**

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)		Date de publication
US 6170620	B1	09-01-2001	JP	2000035066 A	02-02-2000
DE 19912957	A	19-10-2000	DE	19912957 A1	19-10-2000
US 5816370	A	06-10-1998	DE	9417974 U1	05-01-1995
			DE	29503656 U1	20-04-1995
			AT	171526 T	15-10-1998
			DE	59503731 D1	29-10-1998
			DK	791143 T3	14-06-1999
			WO	9615386 A1	23-05-1996
			EP	0791143 A1	27-08-1997
			ES	2124028 T3	16-01-1999
			JP	10512941 T	08-12-1998
US 4823920	A	25-04-1989	BR	8900995 A	28-08-1990
			CA	1310592 A1	24-11-1992
			DE	3903251 A1	23-11-1989
			ES	2016132 A6	16-10-1990
			FR	2630793 A1	03-11-1989
			GB	2218163 A ,B	08-11-1989
			IT	1228625 B	25-06-1991
			JP	2011932 A	17-01-1990
			MX	165636 B	25-11-1992
JP 08177905	A	12-07-1996	AUCUN		
JP 55123029	A	22-09-1980	AUCUN		
US 4533025	A	06-08-1985	FR	2517398 A1	03-06-1983
			AU	548690 B2	02-01-1986
			AU	9094482 A	09-06-1983
			DE	3267058 D1	28-11-1985
			EP	0080950 A1	08-06-1983
			ES	8308008 A1	01-11-1983
			JP	1712472 C	11-11-1992
			JP	3066538 B	17-10-1991
			JP	58106232 A	24-06-1983
			YU	263582 A1	20-03-1985