



CONFÉDÉRATION SUISSE
OFFICE FÉDÉRAL DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

⑤ Int. Cl.³: B 60 T 7/08

Brevet d'invention délivré pour la Suisse et le Liechtenstein
Traité sur les brevets, du 22 décembre 1978, entre la Suisse et le Liechtenstein



⑫ **FASCICULE DU BREVET** A5

⑪

628 579

⑲ Numéro de la demande: 3014/79

⑦ Titulaire(s):
Francesco Sbarro, Les Tuileries-de-Grandson

⑳ Date de dépôt: 30.03.1979

⑧ Inventeur(s):
Francesco Sbarro, Les Tuileries-de-Grandson

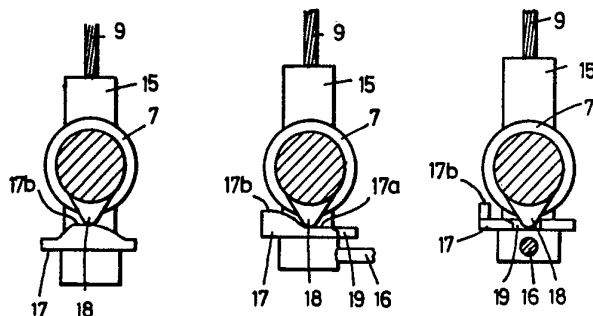
㉑ Brevet délivré le: 15.03.1982

㉒ Fascicule du brevet
publié le: 15.03.1982

④ Mandataire:
Bovard & Cie., Bern

⑤ **Dispositif de blocage pour véhicule motorisé.**

⑦ Les deux câbles reliant le levier de frein à main aux dispositifs de freinage de deux roues motrices d'un même train sont amarrés à une traverse (7) dudit levier par l'intermédiaire de douilles respectives. L'une d'elles, (15), porte, fixés sur elle, un bras (16) d'actionnement en rotation et un disque-came (17) à trois étages. Il est ainsi possible d'exercer l'action de freinage soit sur les deux roues simultanément, soit seulement sur l'une ou sur l'autre.



REVENDEICATION

Dispositif de blocage pour véhicule motorisé, comportant un levier de frein à main relié par l'intermédiaire de deux câbles à chacun des dispositifs de freinage de deux roues d'un train moteur avant ou arrière d'un véhicule motorisé, chacun de ces câbles étant amarré à une douille qui prend appui sur une traverse montée sur ledit levier pour pouvoir pivoter autour d'un axe (6) se trouvant à l'écart de l'axe (4) de pivotement du levier, caractérisé en ce que l'une (15) des deux douilles (14, 15) porte, fixés sur elle, un bras (16) d'actionnement rotatif et un disque-came (17) à trois étages, ce dernier coopérant avec un nez (18) prévu sur la traverse (7) pour provoquer un déplacement de la douille.

La présente invention a pour objet un dispositif de blocage pour véhicule motorisé, comportant un levier de frein à main relié par l'intermédiaire de deux câbles à chacun des dispositifs de freinage de deux roues d'un train moteur avant ou arrière d'un véhicule motorisé.

Les dispositifs de blocage pour une des roues du train moteur avant ou arrière d'un véhicule motorisé servent à rétablir la capacité de déplacement du véhicule, lorsqu'une des roues tourne à vide du fait d'une adhérence insuffisante, comme cela se produit par exemple lors d'un enlèvement dans la neige ou dans la boue.

L'exposé du brevet suisse N° 593160 divulgue un dispositif permettant un tel blocage, mais il présente un levier aux deux bras duquel les câbles sont amarrés. Ce levier peut être décalé latéralement sur le levier de frein à main afin que la traction s'exerce soit de façon uniforme sur les deux câbles, soit seulement sur l'un d'eux. Si, par accident, l'un ou l'autre des deux câbles est rompu, le freinage à main n'est plus possible du fait de la présence de ce levier.

Cela ne peut pas se produire dans le genre particulier de dispositif auquel appartient l'objet de l'invention, dans lequel chacun des deux câbles est amarré à une douille qui prend appui sur une traverse montée sur ledit levier pour pouvoir pivoter autour d'un axe se trouvant à l'écart de l'axe de pivotement du levier.

L'invention a pour but d'agencer ce genre particulier de façon que, moyennant une simple manipulation préalable, il puisse être préparé soit pour un freinage main des deux roues, cas normal, ou pour le blocage de la roue qui, autrement, tournerait à vide.

A cet effet, l'invention consiste en ce que l'une des deux douilles porte, fixés sur elle, un bras d'actionnement en rotation et un disque-

came à trois étages, ce dernier coopérant avec un nez prévu sur la traverse.

L'invention sera décrite, à titre d'exemple, en regard du dessin annexé, dans lequel:

la fig. 1 est une vue en perspective, quelque peu schématisée, de l'installation de freinage à main comportant le dispositif de blocage;

la fig. 2 est une vue partielle suivant la flèche II de la fig. 1, à échelle agrandie et avec coupure partielle;

la fig. 3A est une coupe suivant la ligne III-III, montrant une première position d'un organe du dispositif de blocage, et les fig. 3B et 3C sont deux figures semblables à la fig. 3A et montrant ledit organe dans deux autres positions.

A la fig. 1, le chiffre de référence 1 désigne un quelconque support, qui peut être une partie de châssis d'un véhicule motorisé, auquel un levier de frein à main 2 est monté au moyen de pivots 3 pour pivoter autour d'un axe 4. Ce levier présente dans ses joues deux perçages 5 dont l'axe commun 6 se trouve à un certain écart de l'axe 4 et dans lesquels peuvent tourner les extrémités d'une traverse 7. Deux câbles 8 et 9 reliant le levier 2 aux dispositifs de freinage 10 et 11 de deux roues motrices 12 et 13 d'un train avant ou arrière d'un véhicule motorisé sont amarrés à la traverse 7, l'un par l'intermédiaire d'une douille 14, l'autre par l'intermédiaire d'une douille 15. L'agencement décrit ci-dessus est typique pour les dispositifs de freinage à main, la liaison respective des câbles 8 et 9 avec les douilles 14 et 15 étant d'ailleurs telle qu'il est possible de régler la longueur effective des câbles.

Ce en quoi l'agencement ici proposé se distingue de l'agencement couramment utilisé est représenté en détail aux fig. 2 et 3A à 3C. On y voit que l'une, 15, des deux douilles 14, 15 porte, fixés sur elle, un bras d'actionnement en rotation 16 et un disque-came 17 à trois étages, ce dernier coopérant avec un nez 18 prévu sur la traverse 7. Le premier étage se présente, comme montré aux fig. 2 et 3A, sous la forme d'une ouverture 19 destinée à recevoir une partie du nez 18 pour permettre à la douille d'occuper sa position la plus avancée, le câble 9 correspondant étant alors lâche quand l'autre câble 8 est tendu pour provoquer le freinage de la roue 12. Le deuxième étage se présente sous la forme d'une partie plate 17a qui vient reposer sur le bout de nez 18, comme on le voit à la fig. 3B, les deux câbles 8 et 9 étant alors tendus pour obtenir un freinage des deux roues 12 (l'uniformité de ce freinage étant obtenue, comme d'habitude, en agissant sur la douille 14). Le troisième étage se présente sous la forme d'une partie périphérique surélevée 17b du disque 17 qui vient reposer sur le bout du nez 18, comme on le voit à la fig. 3C, le câble 9 étant alors tendu pour provoquer le freinage de la roue 13, alors que le câble 8 est lâche.

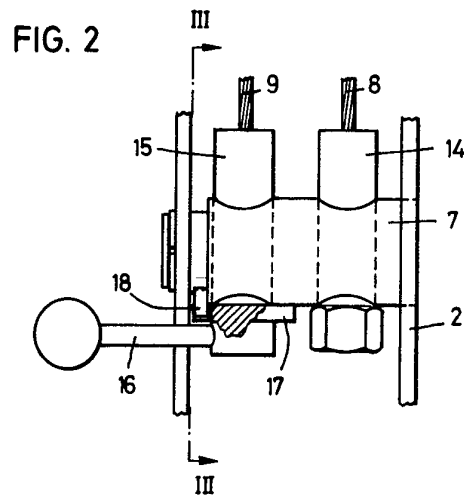
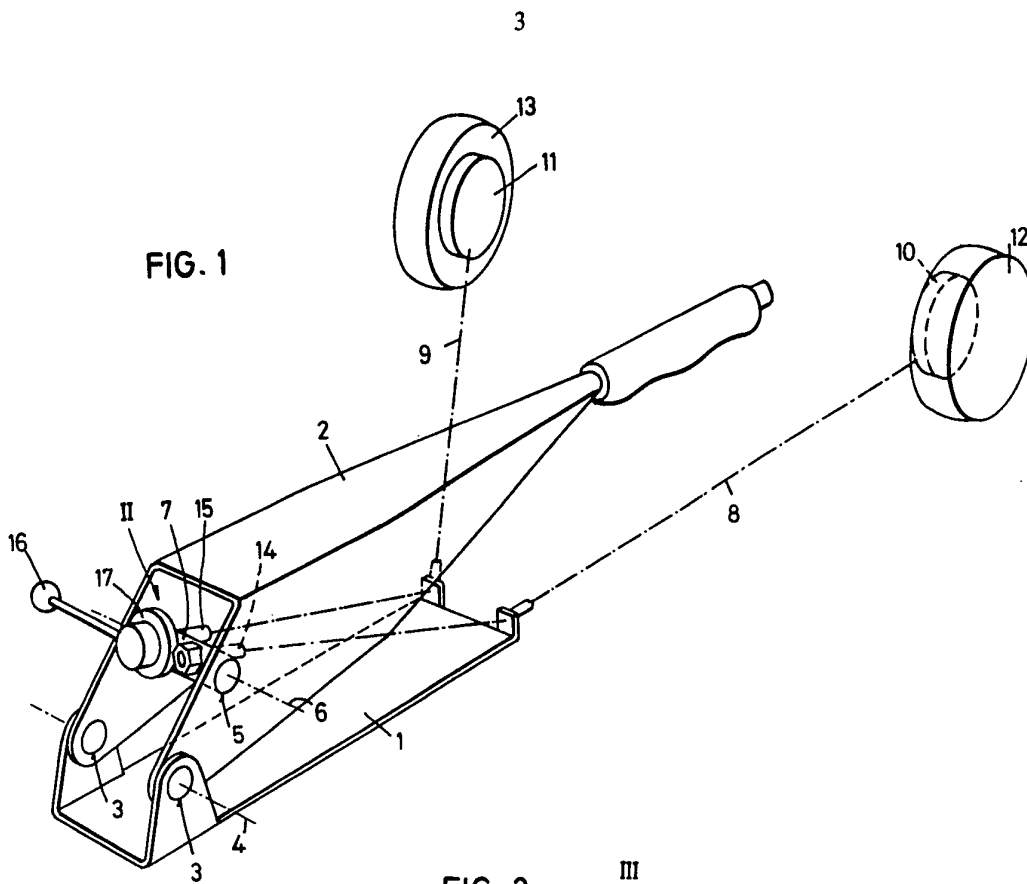


FIG. 3C

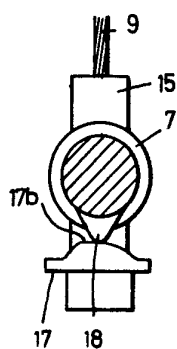


FIG. 3B

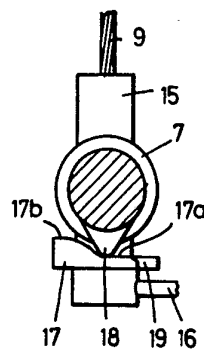


FIG. 3A

