

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

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

2 487 651

A1

**DEMANDE
DE BREVET D'INVENTION**

(21)

N° 81 14609

(54) Mécanisme d'inclinaison de siège réglable dans un nombre illimité de positions.

(51) Classification internationale (Int. Cl. 3). A 47 C 1/027; B 60 N 1/06; F 16 C 11/04.

(22) Date de dépôt..... 28 juillet 1981.

(33) (32) (31) Priorité revendiquée : EUA, 30 juillet 1980, n° 173,778.

(41) Date de la mise à la disposition du
public de la demande B.O.P.I. — « Listes » n° 5 du 5-2-1982.

(71) Déposant : Société dite : ROCKWELL INTERNATIONAL CORPORATION, résidant aux EUA.

(72) Invention de : Daniel William Roger, John Wayne Wiers et Richard Frank Johnson

(73) Titulaire : *Idem* (71)

(74) Mandataire : Cabinet Lavoix,
2, place d'Estienne-d'Orves, 75441 Paris Cedex 09.

La présente invention concerne un mécanisme pour positionner autour d'un axe de pivotement un dossier de siège vertical par rapport à un coussin de siège horizontal qui y est associé, d'une manière réglable. Plus particulièrement, la présente invention se rapporte à un mécanisme d'inclinaison de siège d'automobile qui peut être réglé pour positionner un dossier de siège dans une position donnée quelconque.

Les mécanismes d'inclinaison de siège sont utilisés avec les sièges de véhicule pour commander l'orientation angulaire d'un dossier de siège vertical par rapport à un coussin de siège horizontal qui y est associé. Le réglage de l'orientation angulaire du dossier par rapport au coussin assure le confort du conducteur ou d'un passager du véhicule en le mettant dans une position qui est adaptée à la taille de l'occupant du siège et à la position qu'il désire avoir lorsqu'il est assis. Les mécanismes classiques d'inclinaison n'ont permis d'orienter le dossier de siège que dans un nombre limité de positions par rapport au coussin de siège. En outre, lorsqu'il est utilisé avec les sièges avant d'un véhicule du type à deux portes, le dossier de siège doit pouvoir pivoter vers l'avant indépendamment du coussin de siège jusqu'à une position d'entrée facile pour permettre à une personne de s'asseoir sur le siège arrière qui se trouve derrière le siège avant ou de quitter ce siège arrière.

Il existe déjà de nombreux exemples de mécanismes de réglage de dossier de siège réglables dans une infinité de positions. Un grand nombre de tels mécanismes rencontrent une difficulté pour produire une force de blocage suffisamment grande pour résister aux charges de choc appliquées au dossier du siège de la manière requise pour la sécurité de l'occupant. En outre, un grand nombre de ces mécanismes d'inclinaison sont très compliqués et, par conséquent, onéreux à fabriquer en série.

Un exemple d'un mécanisme de réglage de dossier de siège réglable dans une infinité de positions est celui présenté dans le brevet des EUA n° 4 070 058, délivré le 24 Janvier 1978 au nom d'Anthony A. Muehling. Ce brevet décrit 5 un mécanisme d'inclinaison de siège qui est monté sur le coussin de siège et sur le dossier de siège et qui comporte une paire de cames montées pivotantes autour d'un axe à l'intérieur d'un carter. Ces cames sont en appui contre une surface de came, à une extrémité et contre une surface 10 de blocage, à leur autre extrémité, de sorte qu'une résistance est opposée à la rotation du fait que la came est repoussée en appui de blocage contre la surface de blocage par l'amorce d'un déplacement de l'autre surface de came. Il ne semble pas qu'un mécanisme de ce type produise les forces de 15 blocage certaines qui sont inhérentes au mécanisme de la présente invention. En outre, il est besoin pour sa construction d'un grand nombre de pièces ce qui rend le mécanisme d'inclinaison de siège d'une fabrication onéreuse.

Le brevet des EUA n° 3 423 785, délivré le 28 Janvier 20 1969 au nom de J. Pickles, décrit un mécanisme de commande de position qui utilise un engrenage cyclique pour produire une rotation importante d'un tambour de friction à la suite d'une rotation relativement limitée entre le dossier de siège et le coussin de siège. Le tambour de friction est associé 25 à un ressort hélicoïdal qui sert de frein à friction et, de ce fait, immobilise le dossier de siège et le coussin du siège à l'encontre d'une rotation relative. Dans ce cas également, il apparaît que les forces de blocage engendrées par ce dispositif sont bien moins importantes que celles engendrées 30 par le mécanisme d'inclinaison de siège de la présente invention. Un mécanisme d'inclinaison de siège similaire a été représenté dans le brevet des EUA n° 3 508 298 délivré le 28 avril 1970 au nom du même inventeur.

Le brevet des EUA n° 3 315 298, délivré le 24 Avril 35 1967 aux noms de W. Strien et autres, décrit plusieurs modes

de réalisation dont chacun utilise une surface de came hélicoïdale formée sur une plaque rotative pour positionner un élément rigidement fixé au dossier de siège. Une résistance est opposée au déplacement du dossier de siège du fait que l'élément est déplacé dans une direction approximativement perpendiculaire à la surface de came. Du fait qu'il n'existe qu'un petit angle d'ouverture entre l'élément et la surface de came, la surface de came ne tourne pas étant donné qu'une force de friction appliquée à la plaque portant la surface de came est démultipliée du fait du petit angle. Les forces produites par ce dispositif sont encore relativement inférieures aux forces engendrées par le mécanisme de la présente invention. En outre, les surfaces hélicoïdales sont d'une fabrication onéreuse et conviennent mal à une fabrication en série.

Le brevet des EUA n° 3 237 987, délivré le 1er mars 1966 au nom de J. James, décrit un mécanisme de blocage qui utilise deux jeux de galets dont chacun peut être coincé entre une surface cylindrique attachée au dossier de siège et une surface inclinée fixe. Tout mouvement du dossier de siège vers l'arrière ou vers l'avant a pour effet que l'un ou l'autre des jeux de galets vient en appui contre la surface inclinée, ce qui coince davantage les galets contre la surface cylindrique. Les forces de friction ainsi engendrées empêchent le dossier de siège de se déplacer. Le déplacement d'un mécanisme de déblocage dans un sens ne permet au siège d'être déplacé que dans le sens opposé étant donné qu'il n'est possible de déplacer qu'un jeu de galets à la fois hors des surfaces de coinçement. On a trouvé que le mécanisme de la présente invention est bien moins onéreux à fabriquer en série que celui décrit dans le brevet des EUA n° 3 237 987.

D'autres exemples de mécanismes d'inclinaison de siège réglables dans un nombre infini de positions sont décrits dans les brevets des EUA n° 2 112 265 et n° 3 195 952.

Le mécanisme d'inclinaison de siège de la présente invention utilise un agencement à deux coins auto-serreur pour effectuer le blocage. L'inventeur a utilisé une idée similaire dans ses différentiels à patinage limité décrits 5 dans les brevets des EUA n° 3 572 165, délivré le 13 mars 1971, et n° 3 762 211 délivré le 2 Octobre 1973. Ces brevets ont trait à un dispositif d'embrayage, ce qui ne peut suggérer leur emploi dans un mécanisme d'inclinaison de siège.

10 La présente invention a notamment pour buts :

- de réaliser un mécanisme d'inclinaison de siège perfectionné qui permet un réglage angulaire d'un dossier de siège de véhicule par rapport à un coussin de siège associé, d'une manière infiniment variable ;

15 - de réaliser un mécanisme d'inclinaison de siège réglable dans un nombre illimité de positions qui est capable d'engendrer des forces de blocage élevées pour bloquer le dossier de siège dans la position dans laquelle il a été réglé dans des conditions de charge élevée ;

20 - de réaliser un mécanisme simple et léger qui peut être fabriqué en série à un coût relativement peu important;
- de réaliser un mécanisme d'inclinaison de siège qui utilise le frottement engendré par l'interaction de deux surfaces en forme de V correspondantes lorsque l'une des surfaces en forme de V est poussée en plus ferme appui contre la seconde surface en forme de V à la suite du déplacement de la seconde surface.

Pour réaliser les buts ci-dessus ainsi que d'autres buts de la présente invention, le mécanisme d'inclinaison 30 de siège réglable dans un nombre illimité de positions comporte un premier bras et un second bras, un pivot étant rigidement fixé au second bras de façon à s'étendre au moins d'un côté de ce bras suivant un axe. Le premier bras est monté à rotation sur le pivot et est susceptible de tourner 35 par rapport au second bras. Deux doigts de blocage sont

montés à rotation sur le premier bras, ces doigts pouvant tourner en rapprochement et en éloignement l'un de l'autre. Un ressort s'étend autour des doigts de blocage et les sollicite l'un vers l'autre. Chacun des doigts de blocage comporte une rainure à peu près en forme de V formée sur l'une de ses extrémités. L'extrémité du doigt de blocage qui est munie d'une rainure en V est capable de venir en appui contre une partie circulaire formée sur le second bras. La partie circulaire du second bras comporte une surface à peu près en forme de V dont l'angle au sommet, ou angle d'ouverture, est approximativement égal à l'angle d'ouverture des rainures formées dans les doigts de blocage. Les moyens de sollicitation poussent les extrémités rainurées des doigts de blocage en appui à frottement contre la surface en forme de V du second bras, empêchant de ce fait toute rotation relative entre le premier bras et le second bras. Le mécanisme comporte également une came qui est capable de repousser les doigts de blocage en éloignement l'un de l'autre, à l'encontre de l'action des moyens de sollicitation, hors d'appui contre la partie en forme de V du second bras pour permettre une rotation relative entre les premier et second bras. Il est prévu un ressort qui sollicite le second bras vers le premier bras.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention ressortiront de la description qui va suivre donnée à titre d'exemple non limitatif et en regard des dessins annexés sur lesquels :

- la Fig. 1 est une vue de côté du mécanisme d'inclinaison de siège de la présente invention ;
- 30 - la Fig. 2 est une vue en coupe suivant les lignes 2-2 de la Fig. 3, montrant le mécanisme de blocage de la présente invention ; et
- la Fig. 3 est une vue partielle du mécanisme d'inclinaison de siège représenté sur la Fig. 1 dont la plaque extérieure a été enlevée.

Comme représenté sur les Fig. 1 à 3, le mécanisme d'inclinaison de siège, désigné par la référence générale 10, comprend un premier bras 12 et un second bras 14. Le premier bras est conçu pour être attaché au coussin ou fond de siège d'un siège d'automobile et le bras 14 est conçu pour être fixé au dossier de siège. Dans le mode de réalisation préféré, les bras sont boulonnés à la carcasse métallique du siège de façon à être rigidement fixés au coussin et au dossier.

10 Le premier bras 12 est composé de deux plaques 16 et 18. Les plaques 16 et 18 emprisonnent entre elles le second bras 14 et un pivot 20 qui sert d'axe de rotation est également emprisonné entre les plaques 16 et 18. Des doigts de blocage 22 et 24 sont également montés à rotation à l'intérieur des plaques 16 et 18. Les doigts sont montés respectivement sur un pivot 26 et sur un pivot 28. Les doigts de blocage 22 et 24 peuvent tourner en rapprochement et en éloignement l'un de l'autre autour des pivots 26 et 28. Le pivot 20 sert également à maintenir l'espacement correct 20 entre les plaques 16 et 18.

Dans le mode de réalisation préféré, le second bras 14 comporte une surface de friction circulaire 30. La surface de friction 30 a un rayon de courbure dont le centre est situé sur l'axe de rotation entre les plaques 16 et 18 du premier bras 12 et le second bras 14, qui coïncide avec le pivot 20. Dans le mode de réalisation préféré, la surface de friction 30 a une section transversale approximativement en forme de V. Les doigts de blocage préférés 22 et 24 ont des rainures 32 et respectivement 34 taillées dans l'une de leurs extrémités. Les rainures 32 et 34 ont des sections transversales qui sont approximativement en forme de V et sont approximativement identiques à la surface de friction en forme de V formée sur le bras 14. Dans le mode de réalisation préféré, un ressort 36 sollicite les doigts de blocage 22 et 24 30 en appui contre la surface de friction 30 du second bras 14. 35

Dans le mode de réalisation préféré, les rainures 32 et 34 sont taillées en ligne droite, obliquement par rapport à une ligne tracée entre les pivots 20 et 26 ou entre les pivots 20 et 28. Cet angle est tel qu'il assure que le 5 point de contact entre chacune des rainures 32 et 34 et la surface de friction 30 du bras 14 est approximativement centrée, dans la direction A-B, sur l'extrémité du doigt de blocage 22 ou 24. On peut voir qu'une rainure incurvée pourrait être taillée dans les extrémités des doigts de blocage 10 22 et 24. Cette rainure incurvée aurait une courbure correspondant à celle de la surface de friction 30.

Les positions des pivots 20, 26 et 28 sont choisies telles que la distance entre le pivot 26 et le point de contact de la rainure 32 du doigt de blocage 22 avec la surface 15 de friction 30 est plus courte que le rayon de courbure de la surface de friction circulaire 30. En d'autres termes, la longueur combinée de la distance entre le pivot 26 et le point de contact avec la surface de friction 30 et de la distance entre le pivot 20 (au même point de contact entre la 20 surface 30 et le doigt 22) est plus grande que la distance entre les pivots 26 et 20. La même relation géométrique doit exister en ce qui concerne le doigt 24 et son pivot 28. Cette relation géométrique, qui est similaire à celle d'un embrayage à roue libre, assure que le mécanisme se bloque, 25 comme on le décrira en plus de détails ci-dessous.

Des moyens sont prévus pour repousser les doigts de blocage 22 et 24 en éloignement l'un de l'autre à l'encontre de l'action du ressort 36 et hors d'appui contre la surface de friction 30 du second bras 14. Dans le mode de réalisation préféré, ces moyens comprennent un bras de levier 38 qui fait pivoter une came de déblocage 40 autour du pivot 26 pour écarter les doigts 22 et 24. La came 40 doit être disposée à une distance suffisante des pivots 26 et 28 pour que la force appliquée aux doigts 22 et 24 produise un mouvement suffisant pour déplacer les doigts de blocage hors d'ap-

pui contre la surface 30 du bras 14. Le ressort 41 est prévu pour maintenir le bras 38 dans sa position de fonctionnement normale avec la came 40 écartée des doigts de blocage 22 et 24. La came 40 est rigidement fixée au bras 38 à 5 l'aide d'une goupille 50.

Pour actionner le mécanisme d'inclinaison de siège préféré 10, on déplace le levier de déblocage dans la direction A, ce qui fait tourner la came de déblocage 40 pour repousser les doigts de blocage 22 et 24 hors d'appui contre la surface de friction 30 du bras 14. L'occupant du véhicule règle alors le dossier du siège à une position désirée quelconque à l'intérieur d'un intervalle prédéterminé. Pour bloquer le siège, l'occupant relâche le levier 38, écartant de ce fait la came 40 des doigts de blocage 22 et 15 24. Le ressort 36 repousse alors les doigts de blocage à nouveau en appui contre la surface de friction 30. Les rainures 32 et 34 des doigts de blocage 22 et 24 entrent en contact avec la surface de friction 30. Une fois qu'elles sont en contact, toute tentative de déplacement du bras 20 14 vers l'avant provoque un déplacement du doigt 22 et, par conséquent, un accroissement des forces de blocage entre le bras 14 et le doigt de blocage 22. Ceci est provoqué par la relation géométrique décrite ci-dessus du fait que les forces de coincement entre la surface 30 et la rainure 32 25 s'accroissent en proportion de la force dirigée vers l'avant appliquée au bras 14. La force de blocage est transmise vers le bas du doigt 22 et elle rencontre la résistance du pivot 26. De même, le mouvement vers l'arrière du bras 14 rencontre l'opposition du doigt 24 qui est coincé 30 en plus fort appui à frottement contre la surface de friction 30 lorsqu'une force dirigée vers l'arrière est appliquée au bras 14. Pour modifier l'angle d'inclinaison du dossier de siège, l'occupant débloque les doigts de blocage en les repoussant en éloignement l'un de l'autre au moyen 35 du bras 38 et de la surface de came 40. Une tige 52 montée

sur les plaques 16 et 18 et une fente 54 formée dans le bras 14 servent à limiter le déplacement du dossier de siège par rapport au coussin de siège.

Bien qu'un large intervalle d'angles d'ouverture pour 5 les rainures 32 et 34 et pour la surface de friction 30 puisse être utilisé, l'angle préféré est d'approximativement 18 degrés. Cet angle est suffisant pour produire des forces de blocage suffisantes entre la surface de friction 30 et les rainures 32 et 34 du doigt 22 et, respectivement, du 10 doigt 24. On a trouvé que le changement de cet angle nécessite le changement de la position des points de pivotement 26 et 28 pour assurer un déblocage facile du mécanisme 10. Plus précisément, on a trouvé que si l'angle des rainures 32, 34 et de la surface de friction 30 est réduit, la 15 distance entre les points de pivotement 26 et 28 doit être accrue, à l'intérieur du cadre des relations géométriques ci-dessus mentionnées, pour assurer que les forces requises pour débloquer les doigts de blocage de la surface de friction 30 sont raisonnables.

20 Dans le mode de réalisation préféré, le pivot 20 est rigidement fixé au second bras 14. Il est utilisé un ressort 42 de rappel du siège qui a une première extrémité attachée au pivot 20 et une seconde extrémité attachée à une aile 44 de la plaque 18. L'addition du ressort 42 assure l'application au dossier de siège d'une force de sollicitation dirigée vers l'avant afin de permettre un réglage facile du dossier de siège. De même, dans le mode de réalisation préféré, 25 une fente est formée dans le bras 14, fente dans laquelle est montée une tige fixée entre les plaques 16 et 18, cette combinaison déterminant l'angle d'inclinaison maximal à la fois vers l'avant et vers l'arrière du dossier de siège.

30 On peut voir que d'autres formes, en dehors de celle d'une section transversale approximativement en forme de V, des rainures 32 et 34 et de la surface de friction 30 pourraient être utilisées pour produire un appui de blocage. Par 35

exemple, on pourrait utiliser une surface approximativement en forme de U sur les deux doigts de blocage et sur le bras 14. En outre, divers moyens pourraient être utilisés pour repousser les doigts de blocage 22 et 24 hors d'appui contre la surface de friction autres que l'agencement à came et à levier représenté.

Bien qu'on ait décrit et représenté l'invention en se référant à son mode de réalisation préféré, il est bien entendu qu'elle n'est pas limitée en aucune manière aux détails de ce mode de réalisation mais qu'il est possible de lui apporter de nombreuses modifications sans sortir du cadre des revendications annexées.

<divREREVENDEDICATIONS!!

1 - Un dispositif de positionnement réglable, caractérisé en ce qu'il comprend :

2 - Un dispositif de positionnement selon la revendication 1, caractérisé en ce que le second organe (14) comporte une fente (54) dans laquelle est engagée une tige (52) montée sur le premier organe (12) pour limiter le mouvement relatif entre les premier et second organes à un angle prédéterminé.

3 - Un dispositif de positionnement selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte, en outre, des moyens (42) pour solliciter le second organe (14) dans une direction.

4 - Un dispositif de positionnement réglable dans un nombre infini de positions, caractérisé en ce qu'il comporte :

un premier bras (12) fixé à une carcasse de coussin de siège ;

un second bras (14) fixé à la carcasse du dossier du siège ;

un pivot (20) capable de servir d'axe de rotation entre les premier et second bras ;

deux doigts de blocage (22, 24) montés pivots sur le premier bras, les doigts de blocage étant susceptibles de tourner en rapprochement et en éloignement l'un de l'autre autour de points de pivotement espacés (26, 28) pour venir en contact au moins en un point avec une surface de friction circulaire (30) formée sur le second bras, la surface de friction circulaire ayant son centre situé sur l'edit axe de rotation ;

des moyens (36) pour solliciter les doigts de blocage l'un vers l'autre ;

chacun des doigts de blocage comportant une rainure (32, 34) approximativement en forme de V formée sur l'une de ses extrémités, ces extrémités des doigts de blocage munies de rainures en forme de V étant susceptibles de venir en appui contre la surface de friction formée sur le bord du second bras cette surface de friction ayant une sec-

tion transversale approximativement en forme de V dont l'angle d'ouverture est égal à l'angle d'ouverture des rainures formées dans les doigts de blocage de telle sorte que les extrémités rainurées des doigts de blocage sont repoussées en appui de frottement contre le bord en forme de V formé sur le second bras par les moyens de sollicitation, empêchant ainsi toute rotation relative entre les premier et second bras ; et

des moyens (38, 30) pour déplacer les doigts de blocage en éloignement l'un de l'autre à l'encontre de l'action des moyens de sollicitation et hors d'appui contre la surface de friction du second bras pour permettre une rotation relative entre les premier et second bras.

5 - Un mécanisme d'inclinaison de siège réglable dans un nombre infini de positions selon la revendication 4, caractérisé en ce qu'il comporte, en outre, des moyens pour solliciter le second bras (14) en direction du premier bras (12).

6 - Un mécanisme d'inclinaison de siège réglable dans un nombre infini de positions selon la revendication 4, caractérisé en ce que le second bras (14) comporte une fente (54) dans laquelle est engagée une tige (52) montée sur le premier bras (12) pour limiter la rotation relative entre le premier bras et le second bras à un angle prédéterminé.

25 7 - Un mécanisme d'inclinaison de siège réglable dans un nombre infini de positions caractérisé en ce qu'il comporte :

un premier bras (12) fixé à une carcasse de coussin de siège ;
30 un second bras (14) fixé à la carcasse du dossier du siège :
un pivot (20) s'étendant suivant un axe de rotation entre les côtés du premier bras, le second bras étant monté à rotation autour du pivot de façon à pouvoir tourner
35 par rapport au premier bras ;

deux doigts de blocage (22, 24) montés pivots
tants sur le premier bras, les doigts de blocage étant sus-
ceptibles de tourner en rapprochement et en éloignement l'un
de l'autre autour de points de pivotement espacés (26, 28)
5 pour venir en contact au moins en un point avec une surface
de friction circulaire (30) formée sur le second bras, la
surface de friction circulaire ayant son centre situé sur
ledit axe de rotation ;

des moyens (36) pour solliciter les doigts
10 de blocage l'un vers l'autre ;

chacun des doigts de blocage comportant une
surface (32, 34) approximativement en forme de V formée sur
l'une de ses extrémités, ces extrémités des doigts de blo-
cage munies de surface en forme de V étant susceptibles de
15 venir en appui contre la surface de friction formée sur le
second bras, cette surface de friction ayant une section
transversale approximativement complémentaire de la surface
en forme de V des doigts de blocage, les moyens de sollici-
tation repoussant les doigts de blocage en contact avec la
20 surface de friction du second bras de telle sorte que ladi-
te extrémité d'un premier doigt de blocage peut être repous-
sée contre son point de pivotement en plus fort appui de
coincement contre la surface de friction du second bras lors-
que la surface de friction est poussée vers le second doigt
25 de blocage, empêchant ainsi la rotation entre les premier et
second bras dans une première direction, et que l'extrémité
du second doigt de blocage peut être repoussée contre son
point de pivotement en plus fort appui contre la surface de
friction sur ledit second bras, lorsque le second bras est
30 poussé vers le premier doigt de blocage, empêchant ainsi
la rotation entre les premier et second bras dans la direc-
tion opposée ; et

des moyens (38, 40) pour déplacer les doigts
de blocage en éloignement l'un de l'autre à l'encontre de
35 l'action des moyens de sollicitation et hors d'appui contre

la surface de friction du second bras pour permettre une rotation relative entre les premier et second bras.

8 - Un mécanisme d'inclinaison de siège réglable dans un nombre infini de positions selon la revendication 7, caractérisé en ce que la surface de forme de V formée dans chacune des doigts de blocage (32, 34) est une surface en forme de rainure (32, 34).

9 - Une charnière réglable, caractérisée en ce qu'elle comporte :

10 un premier bras (12) sur lequel sont montés deux doigts de blocage (22, 24) ;

un second bras (14) sur lequel est formée une surface de friction circulaire (30) ;

15 un pivot (20) s'étendant le long d'un axe de rotation entre les premier et second bras et capable de permettre une rotation relative entre eux autour dudit axe ;

les doigts de blocage pouvant pivoter autour de points de pivotement (26, 28) sur le premier bras pour venir en contact au moins en un point avec la surface de 20 friction du second bras ;

les points de pivotement du premier bras et l'axe de rotation entre les premier et second bras étant disposés les uns par rapport aux autres de telle sorte que la somme de la distance entre ledit point de contact et le 25 point de pivotement d'un doigt de blocage et de la distance entre ledit point de contact et ledit pivot le long dudit axe est plus grande que les distances respectives entre le pivot et le point de pivotement du doigt ;

des moyens (36) pour solliciter les doigts de 30 blocage en appui de blocage contre la surface de friction formée sur le second bras de telle sorte qu'un des doigts de blocage empêche le second bras de tourner dans une direction et que l'autre doigt de blocage empêche le second bras de tourner dans la direction opposée ; et

35 des moyens (38, 40) pour déplacer les doigts

de blocage hors d'appui contre la surface de friction du second bras afin de permettre une rotation relative entre les premier et second bras.

10 - Une charnière réglable selon la revendication 8,
5 caractérisée en ce que la surface de friction (30) formée sur le second bras a une section transversale approximativement en forme de V et en ce que l'extrémité de chacun des doigts de blocage capable de tourner en contact avec la surface de friction a une section transversale capable de s'adapter à ladite surface de friction.

11 - Une charnière réglable selon la revendication 10, caractérisée en ce que la surface en forme de V formée sur chacun des doigts de blocage (22, 24) est une surface en forme de rainure.

FIG. 2

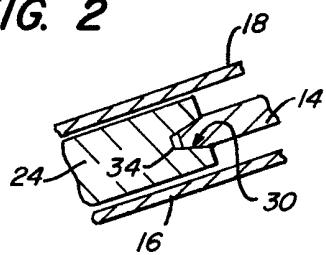


FIG. 1

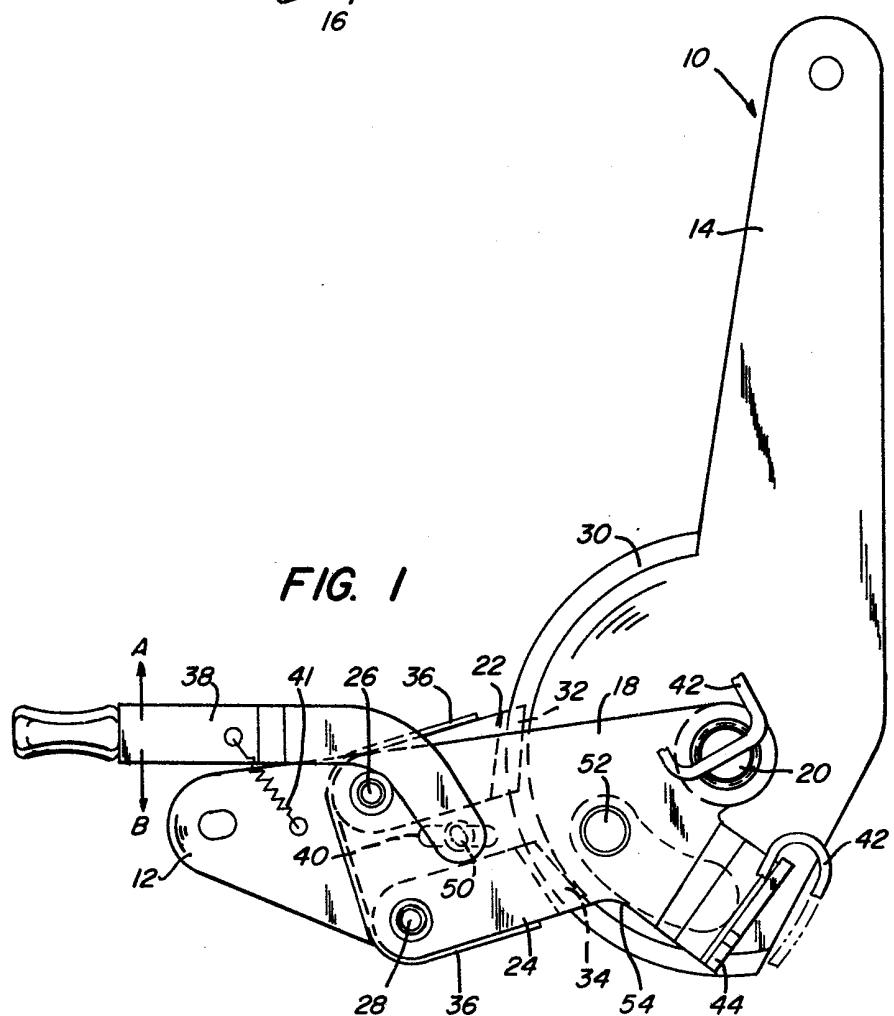


FIG. 3

