

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 29.04.05.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 03.11.06 Bulletin 06/44.

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) : *RENAULT SAS Société par actions
simplifiée — FR.*

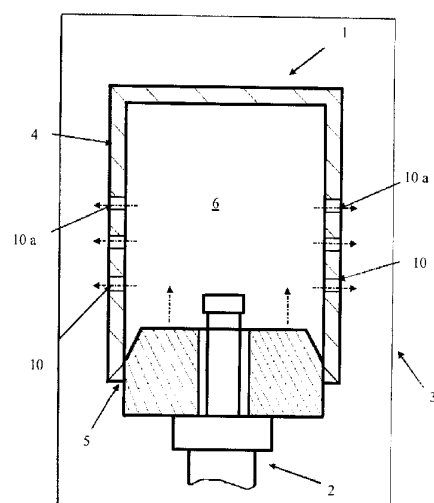
72 Inventeur(s) :

73 Titulaire(s) :

74 Mandataire(s) : *RENAULT SAS.*

54 SYSTÈME DE BUTÉE HYDRAULIQUE D'UN VÉHICULE AUTOMOBILE.

57 Système de butée hydraulique (1) d'un véhicule auto-
mobile, dans lequel un piston de butée (2) coulisse à l'inté-
rieur d'un corps de butée (4) dans lequel un fluide est
compressé par l'action du piston (2), des moyens d'amortis-
sement permettant de faire varier l'action du fluide sur le dé-
placement du piston (2) à l'intérieur du corps de butée (4),
caractérisé en ce que les moyens d'amortissement compor-
tent des orifices (10) réalisés dans l'épaisseur du corps de
butée (4) de sorte que du fluide peut refluer hors du corps
de butée (4) par ces orifices (10).



SYSTEME DE BUTEE HYDRAULIQUE D'UN VEHICULE AUTOMOBILE

5 La présente invention concerne un système de butée hydraulique de fin de course destinée aux amortisseurs hydrauliques de véhicules automobiles. Elle concerne plus particulièrement un système de butée hydraulique, dans lequel un piston de butée coulisse à l'intérieur d'un corps de butée dans lequel un fluide est comprimé par l'action du piston, des moyens d'amortissement
10 permettant de faire varier l'action du fluide sur le déplacement du piston à l'intérieur du corps de butée

 Une telle butée vise à amortir le déplacement du piston de l'amortisseur à l'intérieur du corps d'amortisseur avant que le piston ait atteint le point de compression maximale. Cet amortissement est particulièrement important
15 lorsque le véhicule subit un choc dû au passage sur une bosse ou dans un trou, le piston s'enfonçant à haute vitesse dans le corps de l'amortisseur jusqu'à atteindre dans certains cas le maximum de sa course. A cette occasion, un impact peut être néfaste au bon fonctionnement ultérieur de l'amortisseur et la présence d'une butée vise à amortir et empêcher cet impact en fin de course.

20 Il est connu par la demande FR 2851808 un système d'amortisseur permettant un arrêt progressif de la tige vérin de l'amortisseur par l'intermédiaire d'un logement interne du corps de butée symétrique de révolution et pourvu d'une portion d'entrée tronconique suivie de plusieurs portions tronconiques de conicités décroissantes, de sorte qu'une fraction du
25 volume d'huile présent dans le corps de butée reflue entre le piston et le corps, cette fraction diminuant au fur et à mesure de l'avancée du piston, permettant ainsi de générer une résistance à l'enfoncement croissante. La réalisation des conicités décroissantes à l'intérieur du corps de butée est difficile à mettre en

œuvre, et ne permet pas la modification du nombre de conicités distinctes une fois le corps de butée usiné.

Le but de la présente invention est de pallier les inconvénients de l'art antérieur en proposant un système de butée permettant une progressivité efficace de l'effort d'enfoncement et dont le mode de réalisation est simplifié
5 et qui permet en outre un ajustement aisé des caractéristiques d'amortissement.

Cet objectif est atteint par un système de butée tel que décrit précédemment, caractérisé en ce que les moyens d'amortissement comportent des orifices réalisés dans l'épaisseur du corps de butée de sorte que du fluide
10 puisse refluer hors du corps de butée par ces orifices..

Selon différentes caractéristiques de l'invention :

- des orifices sont disposés à des distances distinctes de l'extrémité inférieure du corps de butée, de sorte que, lors de l'enfoncement du piston à l'intérieur du logement dans le corps de butée, le piston recouvre progressivement les orifices ;
15

- la position des orifices est telle que le piston, en fin de course dans le logement, recouvre l'ensemble des orifices ;

- le piston et le logement présentent des dimensions aptes à permettre le refoulement du fluide hors du logement lorsque le piston est en fin de course dans le logement ;
20

- des orifices sont symétriques par rapport au plan de symétrie du corps de butée ;

- le corps de butée présente une extrémité inférieure ouverte, le logement interne généré permettant le coulisement du piston, et en ce que l'extrémité inférieure du corps de butée présente une portion de forme tronconique ;
25

- le piston présente une portion supérieure de forme tronconique, complémentaire de la forme tronconique du corps de butée ;

- le piston est formé d'une tête de piston et d'un porte piston, la tête de piston étant muni d'un alésage de sorte que la tête de piston est apte à coulisser le long d'un axe porté par un porte piston ;

5 - le piston coulisse le long de l'axe entre un épaulement formé par le porte piston et une vis montée à l'extrémité de l'axe, la vis étant de dimension supérieure à l'alésage de la tête de piston pour permettre l'arrêt en translation de la tête de piston ;

10 - des conduits sont formés sur le pourtour de l'alésage, de sorte que ces conduits permettent le passage du fluide quand la tête de piston est en appui contre la vis.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description détaillée qui suit pour la compréhension de laquelle on se reportera aux dessins annexés dans lesquels :

15 - la figure 1 est une représentation schématique d'un système de butée d'amortisseur selon un premier mode de réalisation de l'invention ;

- la figure 2 est une représentation schématique d'un corps de butée et d'un piston de butée associé selon un mode de réalisation particulier de l'invention ;

- la figure 3 est une vue en coupe du piston représenté à la figure 2.

20 Tel que représenté sur les figures, un système de butée 1 selon l'invention est disposé à l'intérieur d'un amortisseur 3, ce système de butée 1 comportant un piston de butée 2 apte à coulisser à l'intérieur d'un corps de butée 4. Un fluide visqueux, à titre d'exemple de l'huile, est présent dans l'amortisseur 3 et en particulier à l'intérieur du corps de butée 4 de sorte que
25 ce fluide est compressé lors de l'insertion du piston 2 dans le corps de butée 4 et génère une résistance à l'enfoncement du piston 2.

Le piston de butée hydraulique 2 est un piston dont une partie supérieure est de forme extérieure cylindrique 20 surmontée par une portion de forme tronconique 22. Ce piston de butée 2 est destiné à coopérer avec le corps de butée 4 dont l'extrémité inférieure 5 est ouverte pour former un
5 logement 6 apte à permettre et guider le coulisement du piston 2. La surface interne du logement 6 est une surface cylindrique de révolution correspondante à la surface extérieure 20 du piston 2, le diamètre intérieur du corps de butée 4 étant légèrement supérieur au diamètre extérieur du piston 2. La partie inférieure du logement 6 présente une portion de forme tronconique 8,
10 complémentaire de la portion de forme tronconique 22 du piston 2. La présence de deux portions de forme tronconique complémentaires 22, 8 facilite le guidage du piston 2 à l'intérieur du corps de butée 4. Il sera toutefois compris que ces portions tronconiques 22, 8 ont pour rôle de faciliter le fonctionnement du système de butée 1 et ne sont pas limitatives.

15 Lors de l'enfoncement du piston 2 dans le logement 6, correspondant à une compression du système hydraulique de suspension, par exemple lorsque le véhicule rencontre une déformation de la chaussée, le piston de butée 2 emprisonne un volume de fluide contenu dans le logement 6 et le comprime progressivement, ce qui crée une résistance à l'enfoncement du piston de butée
20 2. Tel que représenté aux figures 1 et 2, des orifices 10 sont réalisés sur le pourtour du logement 6 dans l'épaisseur du corps de butée 4, de sorte que dans l'amortisseur 3, le logement 6 situé à l'intérieur du corps de butée 4 communique avec le pourtour extérieur de ce corps 4. Lors de l'enfoncement du piston 2 dans le logement 6, l'effort de compression généré sur le fluide
25 tend à diriger ce fluide vers les orifices 10, de sorte qu'une partie du fluide s'évacue à l'extérieur du logement 6 (cf. flèches de la figure 1). Au début de la progression du piston à l'intérieur du logement 6, l'ensemble des orifices 10 est accessible et du fluide peut s'évacuer par chacun de ces orifices 10. Au fur et à mesure de cette progression, le piston 2 couvre des orifices et le fluide

encore présent dans le logement 6 peut refluer hors du logement par un nombre limité d'orifice 10. De ce fait, le volume de fluide refluant est de plus en plus faible, augmentant ainsi progressivement la résistance à l'enfoncement du piston de butée 2.

5 Lorsque l'ensemble des orifices 10 est recouvert par le piston, le fluide restant, très faiblement compressible, permet d'obtenir une résistance très importante en fin de course, et tend ainsi à empêcher l'impact du piston 2 dans le logement 6. Afin d'optimiser les caractéristiques de résistance à l'enfoncement en fin de course, les dimensions du logement 6 et du piston 2
10 peuvent être agencées pour permettre une fuite déterminée du fluide entre le piston 2 et le logement 6. Une partie du fluide, contenue encore dans le logement 6 lorsque l'intégralité des orifices de progressivité 10 est recouverte, peut alors se glisser entre le piston 2 et le logement 6 pour refluer vers l'extérieur du logement 6 par l'intermédiaire de l'orifice 10a situé le plus haut
15 dans le logement 6, ou par l'extrémité inférieure ouverte 5 du corps de butée 4.

Sur les exemples représentés aux figures 1 et 2, les orifices 10 sont symétriques par rapport au plan de symétrie du corps de butée, et sont au nombre de deux ou trois entre l'extrémité inférieure 5 du corps de butée 4 et le fond du logement 6. Il sera toutefois compris que le nombre, la position ou la
20 forme des orifices 10 peuvent varier d'un mode de réalisation à l'autre. De même, la forme interne du logement 6 et la forme externe du piston 2 sont dans l'exemple présent cylindrique de révolution, mais pourront présenter d'autres formes complémentaires sans sortir du contexte de l'invention.

Les orifices 10 selon l'invention forment un moyen d'amortissement
25 permettant de faire varier l'action du fluide sur le déplacement du piston 2 à l'intérieur du corps de butée 4, des modifications pouvant être facilement apportées à ce moyen d'amortissement si les valeurs d'amortissement sont

jugées inadéquates. Il suffit alors de boucher des orifices ou en créer de nouveaux dans l'épaisseur du corps de butée.

La partie de fluide reflue hors du corps de butée 4, par les orifices 10 ou par l'extrémité inférieure ouverte 5, est disponible à l'intérieur de l'amortisseur 3. Lors de la phase de détente de l'amortisseur et du système de butée 1 associé, le retrait progressif du piston 2 hors du logement 6 crée une dépression à l'intérieur du logement 6 qui tend à entraîner le retour du fluide dans le logement du corps de butée 4, par l'intermédiaire des orifices 10 ou par l'extrémité inférieure ouverte 5 du corps de butée 4. Le système de butée 1 est alors prêt pour amortir à nouveau l'insertion du piston 2 dans le logement 6 lors d'un nouveau choc subi par le véhicule.

Afin de ne pas impacter la rapidité de la détente du système, le piston 2 intègre une fonction de clapet anti-retour, afin de libérer des passages pour le fluide dès que le déplacement du piston de l'amortisseur s'inverse. Selon l'invention, le piston de butée 2 est formé d'une tête de piston 24 sensiblement cylindrique et qui comprend à son extrémité supérieure la portion tronconique 22. Cette tête de piston 24 est montée coulissante sur un axe 25 porté par un porte piston 26, de sorte que la tête de piston 24 peut coulisser le long de cet axe 25 d'une position basse, dans laquelle la tête 24 est au contact d'un épaulement 27 du porte piston 26, vers une position haute, dans laquelle la tête 24 vient au contact d'une vis 28 montée à l'extrémité de l'axe 25 opposée à l'épaulement 27. La tête de piston 24 présente en son centre un alésage 29 de diamètre légèrement supérieur au diamètre de l'axe 25 du porte piston 26 pour permettre le déplacement de la tête de piston 24 le long de l'axe 25. La vis 28, montée à l'extrémité de l'axe 25 du porte piston 26 lorsque le piston 2 est en position, vient recouvrir la totalité de cet alésage 29 et permet ainsi l'arrêt en translation de la tête de piston. Des conduits 30 sont réalisés sur le pourtour de cet alésage 29, sur toute la hauteur de la tête de piston 24, de sorte que lorsque

la tête de piston 24 est en appui contre la vis 28, ces conduits 30 ne sont pas obturés par la vis 28 et autorisent l'entrée de fluide à l'intérieur de l'alésage 29.

5 Lorsque la tête de piston 24 est en appui contre le porte piston 26, c'est-à-dire lors de l'insertion de la tête de piston 24 dans le logement 6 du corps de butée 4, du fluide comprimé à l'intérieur du logement 6 s'insère dans l'alésage 29 et les conduits 30. Ce fluide est alors bloqué par le porte piston 26, et cette contrainte participe à l'amortissement du déplacement du piston 2 dans le corps de butée 4.

10 Lorsque le sens de déplacement du piston de butée 2 est inversé, la tête de piston 24 coulisse le long de l'axe 25 du porte piston 26 pour venir en appui contre la vis 28 montée à l'extrémité de l'axe 25, et se décolle de l'épaule 27 du porte piston 26. La vis 28 ne couvrant pas les conduits 30 usinés sur le pourtour de l'alésage 29, le fluide présent dans l'alésage 29 de la tête de piston
15 24, ainsi que le fluide présent dans l'amortisseur 3 à l'extérieur du corps de butée 4, est alors aspiré vers l'intérieur du logement et s'écoule par l'intermédiaire de ces conduits 30.

L'invention n'est nullement limitée au mode de réalisation décrit et illustré qui n'a été donné qu'à titre d'exemple.

REVENDICATIONS

1./ Système de butée hydraulique (1) d'un véhicule automobile, dans lequel un piston de butée (2) coulisse à l'intérieur d'un corps de butée (4) dans lequel un fluide est comprimé par l'action du piston (2), des moyens
5 d'amortissement permettant de faire varier l'action du fluide sur le déplacement du piston (2) à l'intérieur du corps de butée (4), caractérisé en ce que les moyens d'amortissement comportent des orifices (10) réalisés dans l'épaisseur du corps de butée (4) de sorte que du fluide peut refluer hors du
10 corps de butée (4) par ces orifices (10).

2./ Système de butée selon la revendication 1, caractérisé en ce que des orifices (10) sont disposés à des distances distinctes de l'extrémité inférieure (5) du corps de butée (4), de sorte que, lors de l'enfoncement du piston (2) à l'intérieur du logement (6) formé dans le corps de butée (4), le piston (2)
15 recouvre progressivement les orifices (10).

3./ Système de butée selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que la position des orifices (10) est telle que le piston (2), en fin de course dans le logement (6), recouvre l'ensemble des orifices (10).
20

4./ Système de butée selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que le piston (2) et le logement (6) présentent des dimensions aptes à permettre le refoulement du fluide hors du logement (6) lorsque le piston (2)
25 est en fin de course dans le logement (6).

5./ Système de butée selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que des orifices (10) sont symétriques par rapport au plan de symétrie du corps de butée (4).

5 6./ Système de butée selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que le corps de butée (4) présente une extrémité inférieure ouverte (5), le logement (6) interne généré permettant le coulisement du piston (2), et en ce que l'extrémité inférieure du corps de butée (4) présente une portion de forme tronconique (8).

10

7./ Système de butée selon la revendication 6, caractérisé en ce que le piston (2) présente une portion supérieure de forme tronconique (22), complémentaire de la portion de forme tronconique (8) du corps de butée (4).

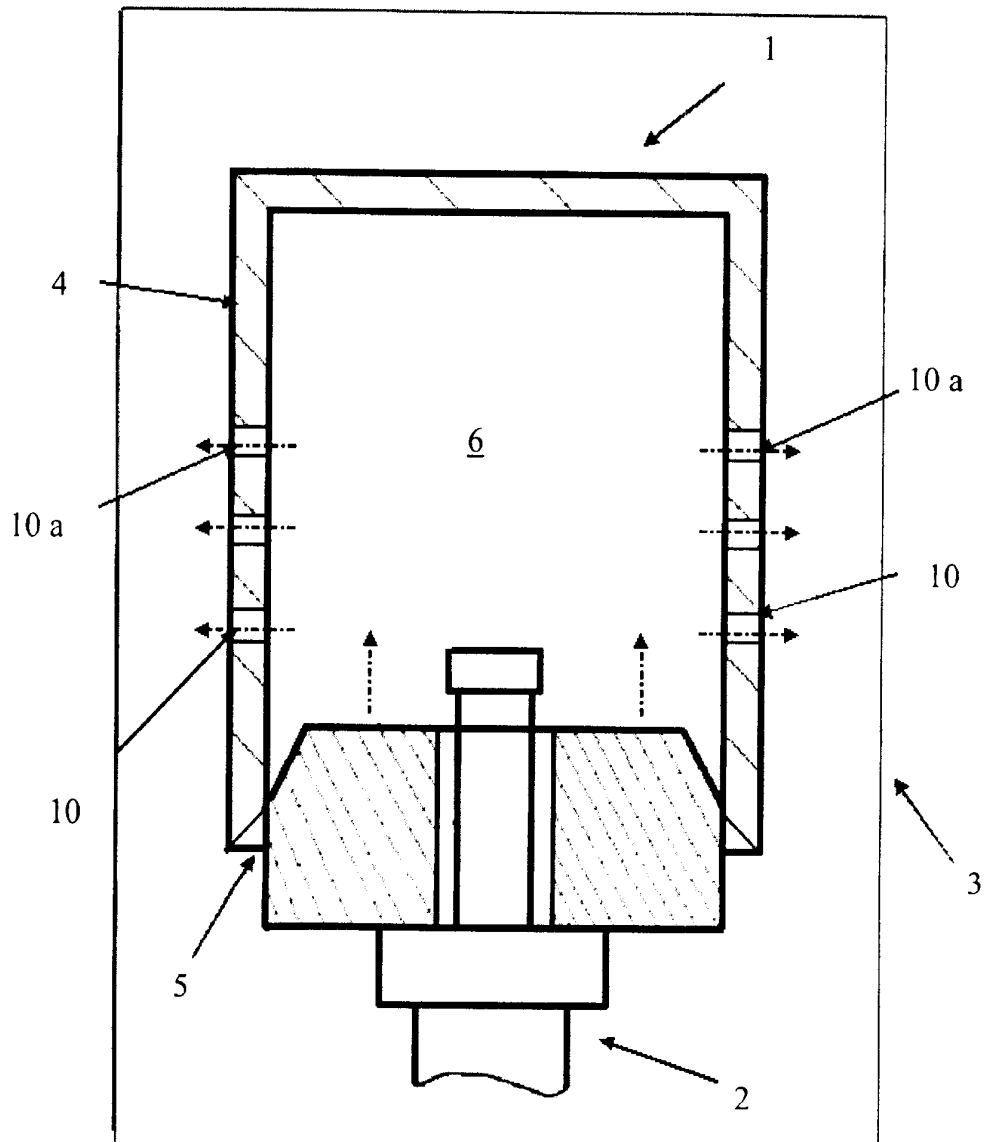
15 8./ Système de butée selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le piston (2) est formé d'une tête de piston (24) et d'un porte piston (26), la tête de piston (24) étant muni d'un alésage (29) de sorte que la tête de piston (24) est apte à coulisser le long d'un axe (25) porté par un porte piston (26).

20

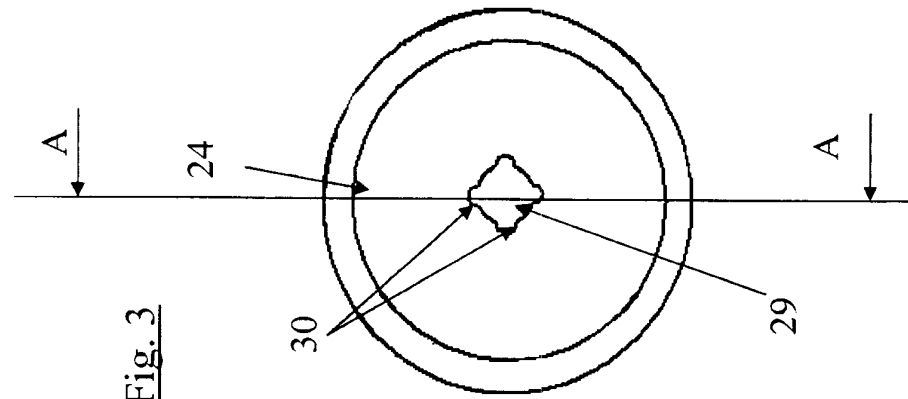
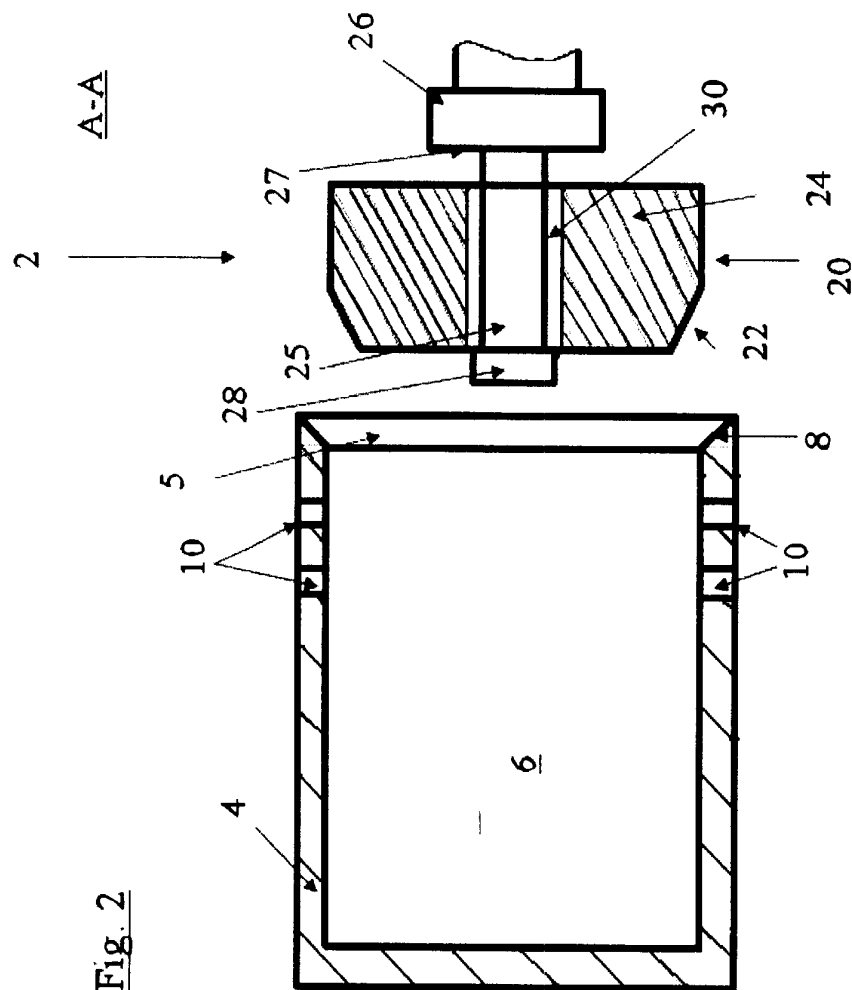
9./ Système de butée selon la revendication 8, caractérisé en ce que piston (2) coulisse le long de l'axe (25) entre un épaulement (27) formé par le porte piston (26) et un écrou (28) monté à l'extrémité de l'axe, l'écrou (28) étant de dimension supérieure à l'alésage de la tête de piston (24) pour
25 permettre l'arrêt en translation de la tête de piston (24).

10./ Système de butée selon la revendication 9, caractérisé en ce que des conduits (30) sont formés sur le pourtour de l'alésage (29), de sorte que ces conduits (30) permettent le passage du fluide quand la tête de piston (24) est en appui contre l'écrou (28).

1 / 2

**Fig. 1**

2/2

Fig. 3Fig. 2



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 665154
FR 0551117

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		
Y	FR 2 505 003 A (AUTOQUIP CORP) 5 novembre 1982 (1982-11-05)	1,2	F16F9/49 F16F9/512
A	* page 7, ligne 8 - page 9, ligne 30; figure 1 *	3-10	
Y	DE 199 44 183 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 22 mars 2001 (2001-03-22) * le document en entier *	1,2	
A	EP 1 375 957 A (MOOG INC) 2 janvier 2004 (2004-01-02) * alinéa [0018] - alinéa [0020]; figure 1 *	1-10	
A	US 3 889 934 A (KAMMAN ET AL) 17 juin 1975 (1975-06-17) * colonne 1, ligne 56 - colonne 6, ligne 2; figure 3 *	1-10	
A	WO 03/081077 A (JULIUS BLUM GESELLSCHAFT M.B.H; FITZ, HELMUT) 2 octobre 2003 (2003-10-02) * page 5, ligne 30 - page 6, ligne 5; figures 12,13 *	1-10	
A,D	FR 2 851 808 A (AMORTISSEUR DONERRE) 3 septembre 2004 (2004-09-03) * abrégé *	1-10	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			F16F
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
14 décembre 2005		Prussen, 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			

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE**RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0551117 FA 665154**

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 **14-12-2005**

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
FR 2505003	A	05-11-1982	CH	657194 A5	15-08-1986
			DE	3118081 A1	25-11-1982
			GB	2097894 A	10-11-1982
			US	4284177 A	18-08-1981

DE 19944183	A1	22-03-2001	EP	1085233 A2	21-03-2001
			JP	2001099217 A	10-04-2001
			US	6412615 B1	02-07-2002

EP 1375957	A	02-01-2004	CA	2433827 A1	28-12-2003
			JP	2004036888 A	05-02-2004
			US	2004000455 A1	01-01-2004

US 3889934	A	17-06-1975	CA	1020180 A1	01-11-1977

WO 03081077	A	02-10-2003	AU	2003212079 A1	08-10-2003
			BR	0303572 A	20-04-2004

FR 2851808	A	03-09-2004	AU	2003285437 A1	25-05-2004
			EP	1554506 A2	20-07-2005
			WO	2004040164 A2	13-05-2004
