(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

(11) N° de publication : **2 608 547**
(à n'utiliser que pour les commandes de reproduction)

(21) N° d'enregistrement national : **83 17353**

(51) Int Cl⁴ : B 62 D 63/06.

(12) DEMANDE DE CERTIFICAT D'ADDITION À UN BREVET D'INVENTION A2

(22) **Date de dépôt :** 28 octobre 1983.

(30) **Priorité :**

(43) **Date de la mise à disposition du public de la demande :** BOPI « Brevets » n° 25 du 24 juin 1988.

(60) **Références à d'autres documents nationaux apparentés :** 1re addition au brevet 82 09212 pris le 27 mai 1982.

(71) **Demandeur(s) :** *HOH Christian Robert Roger.* — FR.

(72) **Inventeur(s) :** Christian Robert Roger Hoh.

(73) **Titulaire(s) :**

(74) **Mandataire(s) :**

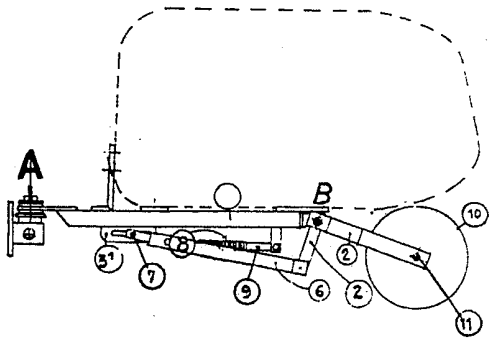
(54) Remorque spéciale 1 roue pour motocycle ou automobile.

(57) La remorque est constituée essentiellement d'un châssis en acier réalisé en profilés soudés, traité chimiquement pour anti-oxydation.

Sur ce châssis est rapporté, par boulons, un container en polyester d'un volume de 220 litres muni d'un couvercle verrouillable. Sur ce même châssis, à sa partie inférieure, se trouvent fixés deux bras articulés 2 supportant une roue 10 montée sur roulements.

Les bras articulés 2 sont liés à un système de suspension entièrement mécanique constitué par 2 bielles articulées 6 reliant la fourche porte-roue avec le châssis central 31. Pour permettre les débattements de la roue par les 2 bielles de liaison 6, le châssis central 31 porte un trou oblong longitudinal dans lequel se déplace un dé en bronze traversé par l'axe 7 qui reçoit les bielles précitées.

Ces bielles sont également reliées au châssis central, d'une part par un ressort hélicoïdal 8 qui assure la suspension, et d'autre part un amortisseur hydraulique 9 à double effet destiné à absorber les chocs.



FR 2 608 547 - A2

Vente des fascicules à l'IMPRIMERIE NATIONALE, 27, rue de la Convention — 75732 PARIS CEDEX 15

2608547

REMORQUE SPECIALE 1 ROUE POUR MOTOCYCLE OU AUTOMOBILE

La présente demande concerne un certificat d'addition à la demande de brevet n° 82 09212 déposée le 27 Mai 1982 qui avait pour objet la requête suivante:

Une remorque constituée essentiellement d'un chassis en acier réalisé en profilé soudé traité chimiquement pour anti-oxydation.

Sur ce chassis est rapporté un container en polyester de forme esthétique d'un volume d'environ 220 litres muni d'un couvercle verrouillable. Sur ce même chassis à sa partie inférieure, se trouvent fixés deux bras articulés supportant une roue montée sur roulements. Ces bras sont liés à un système de suspension élastique avec compensation par amortisseur.

L'invention est caractérisée par le positionnement du point d'attelage du type cardans qui est placé impérativement au niveau de l'axe de la roue arrière du véhicule tracteur. Ce système permet de maintenir les charges constituées par la moto et la remorque dans un plan d'application horizontal unique (axe des roues). Tout autre positionnement du point d'attelage apporterait des couples parasites néfastes à la bonne tenue de route.

Ce principe permet à la remorque, principalement dans le cas d'un véhicule tracteur motocycle de suivre tous les mouvements de la moto, d'une part dans un plan vertical (déflection de la route) et d'autre part, dans un plan horizontal (inclinaison de la moto).

L'objet de la présente addition est de proposer un nouveau type de suspension entièrement mécanique, en remplacement du système élastique antérieur.

Une description détaillée de l'invention va être effectuée en référence aux dessins joints qui représentent:

- Figure 1 : une perspective du chassis
- Figure 2 : une vue en plan
- Figure 3 : une vue éclatée du montage de la roue
- Figure 4 : une vue en élévation de la remorque
- Figure 5 : une vue en perspective détaillée de la suspension
- Figure 6 : une vue de l'ensemble attelé.

REVENDICATIONS:

1) La suspension selon la revendication 1 du brevet principal est caractérisée en ce qu'elle comporte deux pattes soudées (n° 1) percées d'un trou pour permettre de recevoir la fourche n° 2 qui supporte la roue n° 10. Cette roue est fixée par un axe n° 11.

2) La suspension selon la revendication 1 est caractérisée en ce que la fixation de la fourche n° 2 sur le chassis n° 3 est assurée par un axe n° 4 arrêté en position, logé dans les deux pattes soudées n° 1 pour permettre l'articulation de la fourche.

Deux rondelles de calage n° 5 permettent de centrer la fourche.

Le débattement de cette fourche est limité par l'intermédiaire de deux leviers articulés n° 6 reliés à la partie inférieure de l'âme centrale du chassis n° 3.

3) La suspension selon les revendications 1 et 2 est caractérisée en ce que une plaque n° 3-1 est soudée sous l'âme centrale du chassis et porte un trou oblong longitudinal qui permet d'une part la liaison des deux leviers n° 6 avec le chassis n° 3 par un axe n° 7 monté dans un dé en bronze, et d'autre part la limitation des débattements de la fourche.

Les deux leviers n° 6 sont eux-mêmes liés au chassis porteur par un ressort hélicoïdal de compression n° 8 qui assure la suspension.

Un amortisseur hydraulique double effet logé à l'intérieur du ressort permet d'absorber les chocs n° 9.

2608547

FIG. 1

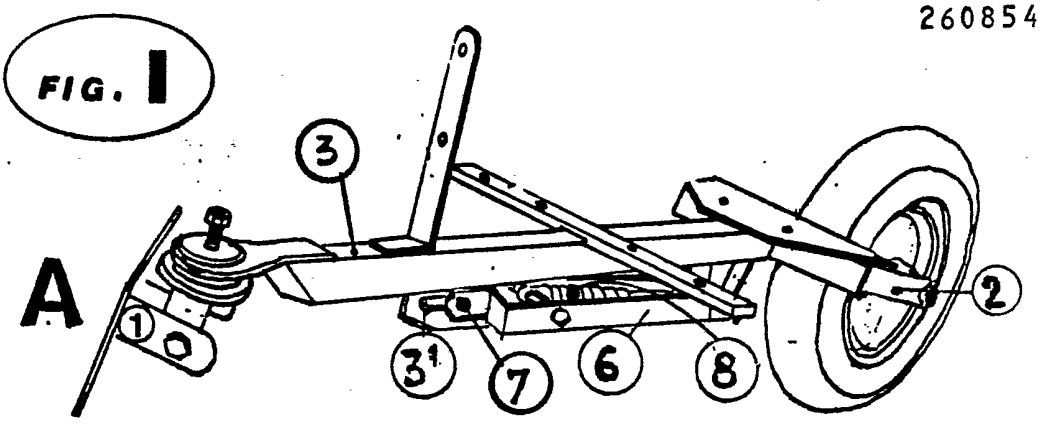


FIG 2

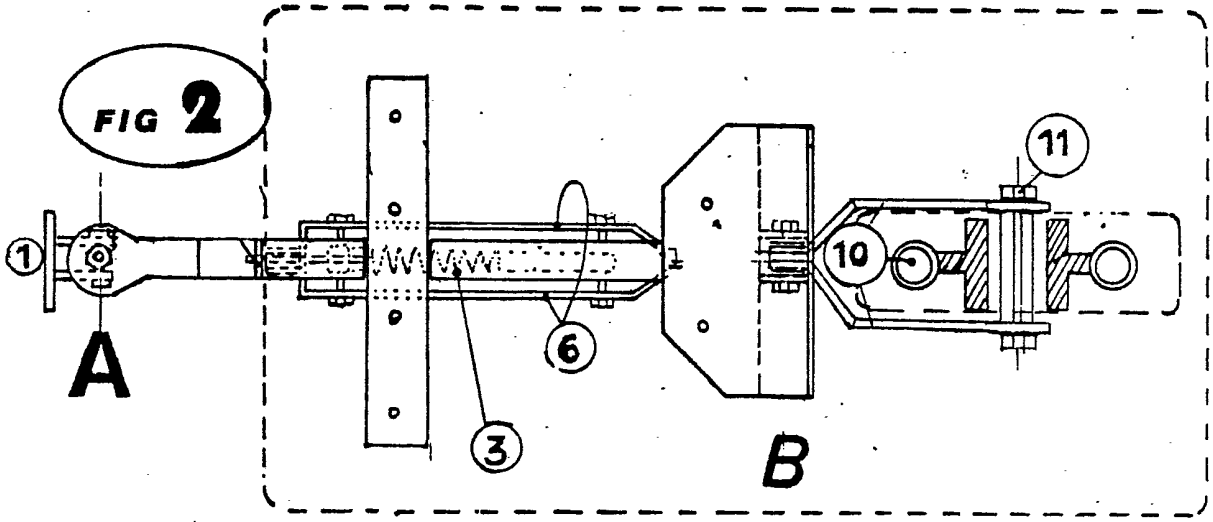


FIG. 3

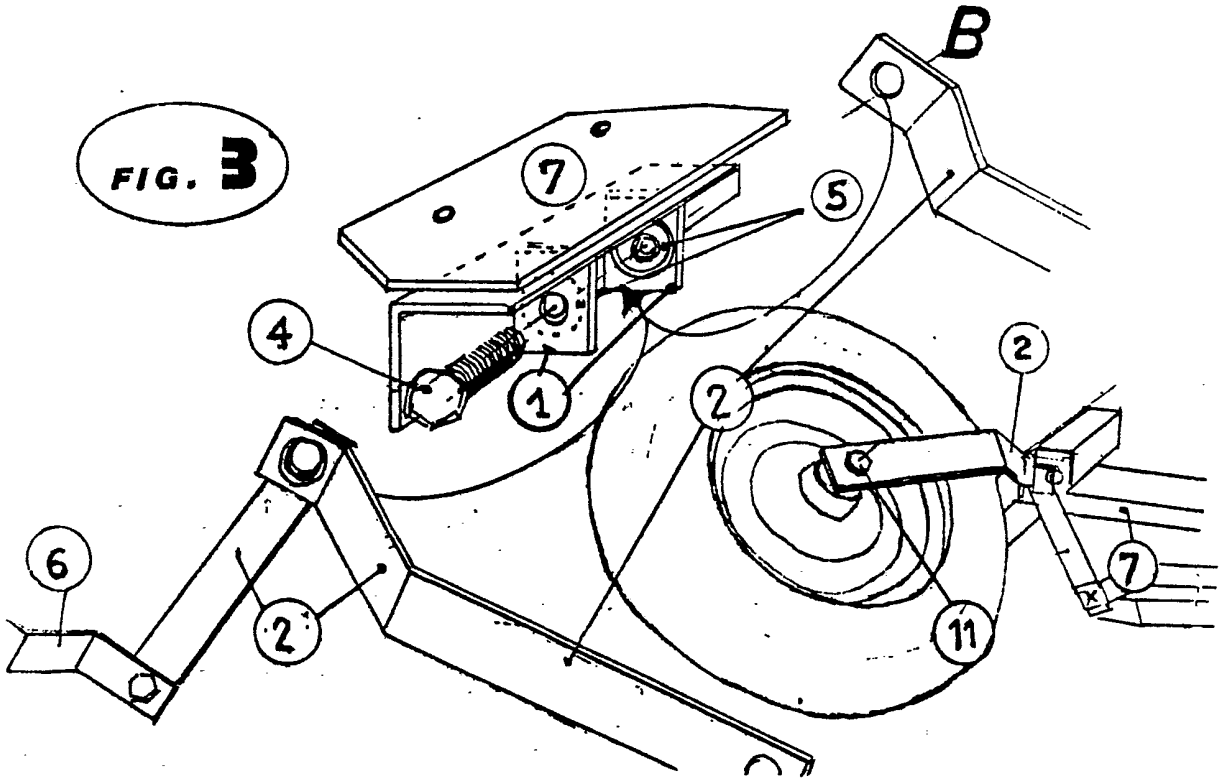


FIG. 4

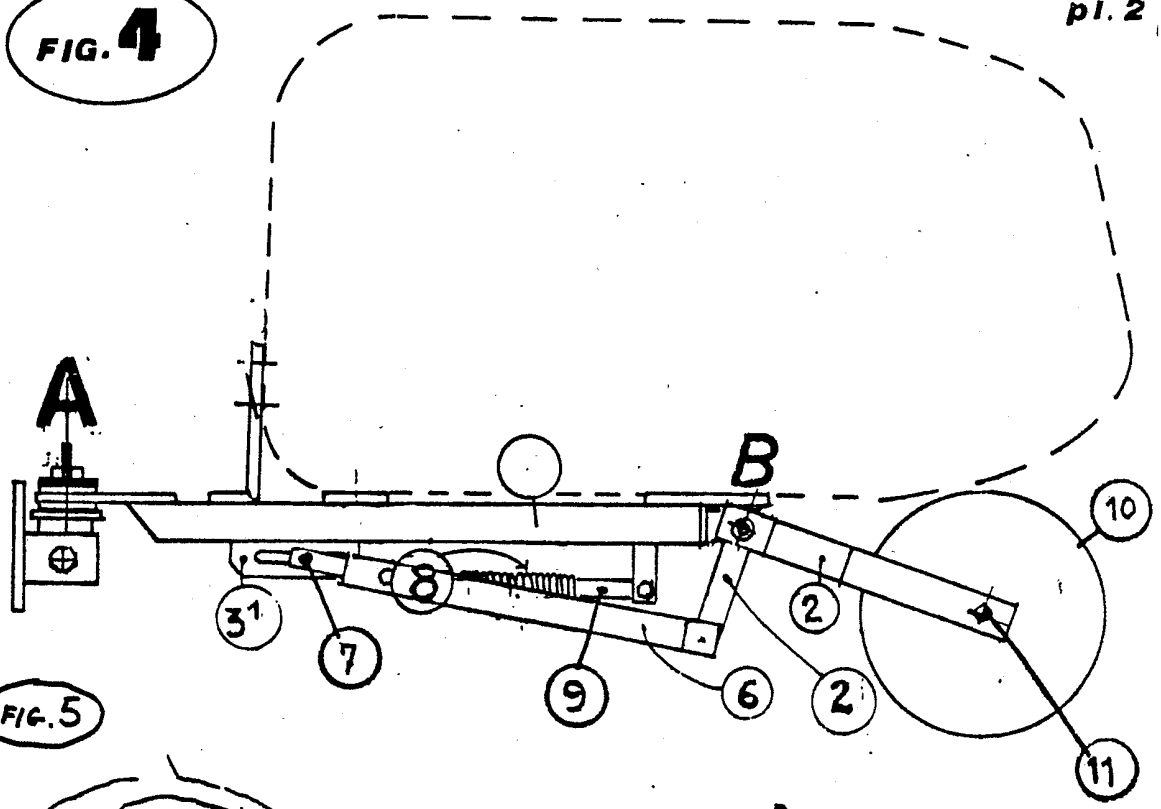
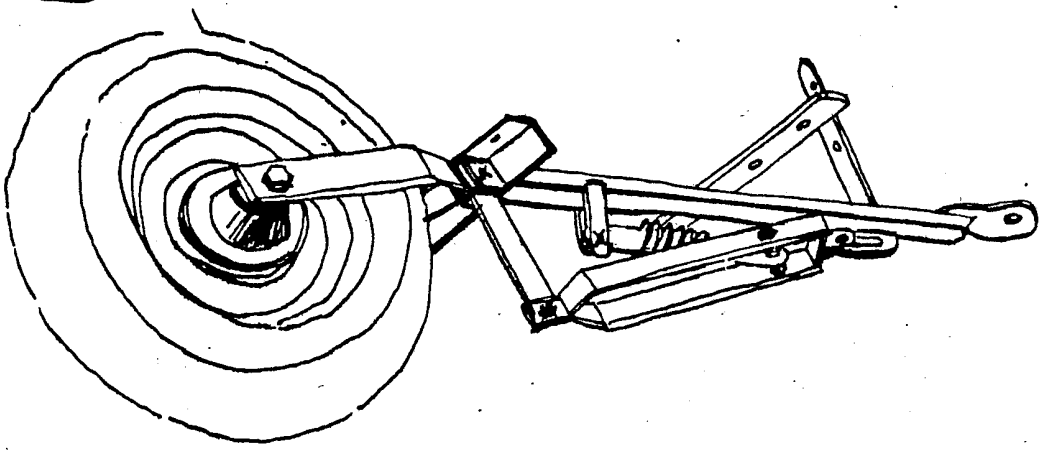


FIG. 5



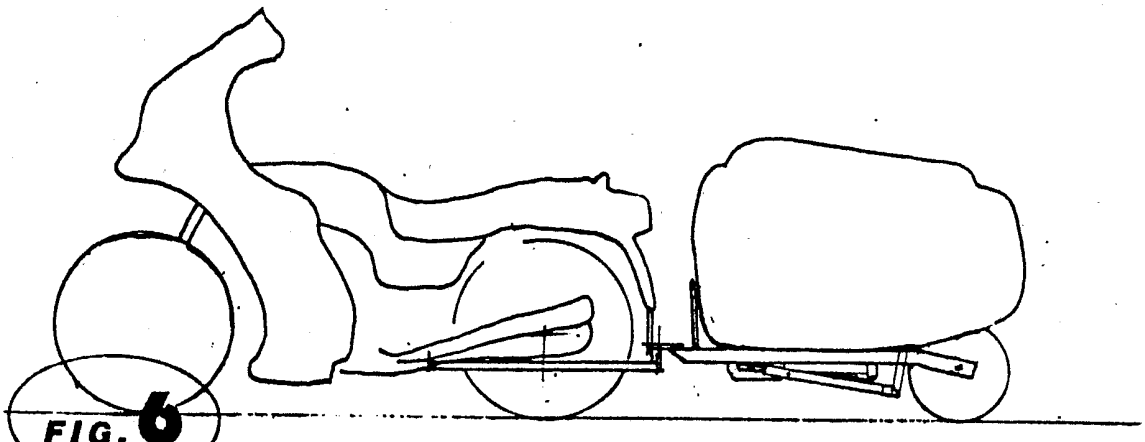


FIG. 6