

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

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

2 751 602

(21) N° d'enregistrement national : 96 09242

(51) Int Cl⁶ : B 60 T 13/573, B 60 T 13/57

(12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 23.07.96.

(30) Priorité :

(43) Date de la mise à disposition du public de la
demande : 30.01.98 Bulletin 98/05.

(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) : BOSCH SYSTEMES DE FREINAGE
SOCIETE PAR ACTIONS SIMPLIFIEE — FR.

(72) Inventeur(s) : GAUTIER JEAN PIERRE, VERBO
ULYSSE, ATTARD JEAN MARC, LACROIX
STEPHANE, SIMON BACARDIT JUAN et
SACRISTAN FERNANDO.

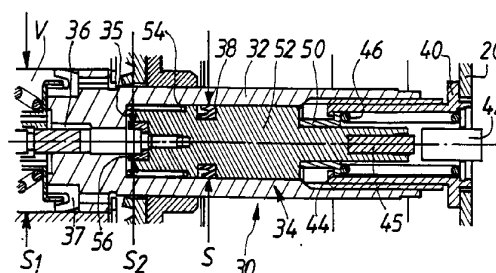
(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire :

(54) DISPOSITIF DE FREINAGE ASSISTE A RAPPORT D'ASSISTANCE VARIABLE.

(57) L'invention concerne un dispositif de freinage assisté pour véhicule à moteur, comprenant un maître-cylindre (200) et un servomoteur pneumatique d'assistance (100). Le piston hydraulique principal (30) du maître cylindre (200) comporte lui-même un cylindre mobile (32), creux, communiquant avec le volume intérieur (V) du maître-cylindre, et à l'intérieur duquel coulisse, de façon étanche, un piston hydraulique secondaire (34).

Selon l'invention, le piston hydraulique secondaire (34) est composite, et comporte une première partie (50) en butée, en position de repos, contre le cylindre mobile (32) sous l'effet des premiers moyens élastiques (46), et une deuxième partie (52) susceptible de coulisser par rapport à la première partie (50), des deuxième moyens élastiques (54, 92) exerçant vers l'arrière une deuxième force élastique sur la deuxième partie (52) pour la solliciter en butée, en position de repos, contre la première partie (50).



FR 2 751 602 - A1



DISPOSITIF DE FREINAGE ASSISTE A RAPPORT D'ASSISTANCE VARIABLE

La présente invention concerne les dispositifs de freinage assisté pour véhicules à moteur, comprenant un maître-cylindre commandant la pression hydraulique dans le circuit de freinage relié aux freins du véhicule, ce maître-cylindre étant susceptible d'être actionné par un servomoteur pneumatique d'assistance lorsque le conducteur du véhicule appuie sur la pédale de freinage.

De façon classique, le maître-cylindre est rempli d'un fluide de freinage et équipé d'un piston hydraulique principal destiné à recevoir une force d'actionnement se composant d'une force d'entrée et d'une force d'assistance agissant toutes deux suivant une direction axiale.

D'autre part, le servomoteur pneumatique d'assistance est susceptible d'être commandé par application de la force d'entrée sur une tige de commande contrôlant l'ouverture d'un clapet, pour exercer la force d'actionnement sur le piston hydraulique principal du maître-cylindre, le servomoteur comportant une enveloppe rigide séparée de façon étanche en deux chambres au moyen d'une cloison mobile susceptible d'être sollicitée par une différence de pression entre les deux chambres résultant de l'ouverture du clapet et d'entraîner un piston pneumatique mobile par rapport à l'enveloppe et portant le clapet, la force d'entrée étant transmise par l'intermédiaire d'un disque de réaction sur lequel s'appuie également le piston pneumatique pour lui fournir une partie au moins de la force d'assistance.

Un dispositif de ce type est bien connu dans l'art antérieur et se trouve par exemple décrit dans le document US-A-4 491 058.

Ces dispositifs de freinage présentent comme avantage, résultant de l'utilisation d'un piston pneumatique mobile par rapport à l'enveloppe rigide, que la course totale disponible pour la tige de commande, donc pour la pédale de frein, est relativement longue, ce qui constitue une condition nécessaire pour assurer le contrôle optimal de la décélération du véhicule au freinage.

Cependant, en cas de freinage brusque destiné à pallier à une situation d'urgence, ces dispositifs de freinage présentent l'inconvénient majeur de nécessiter, pour obtenir une pression dans le circuit de freinage relativement élevée, une course de la pédale de freinage sensiblement plus

- 2 -

longue que celle qui est nécessaire pour obtenir la même pression dans le circuit lors d'un freinage dans des conditions habituelles où le caractère d'urgence du freinage se fait moins sentir.

Etant donnée l'urgence du freinage, le conducteur ne se rend pas toujours compte de cette course allongée de la pédale de frein, puisqu'il appuie dessus avec une force importante variant rapidement pour obtenir l'effet de freinage imposé par cette situation d'urgence.

On a alors développé des systèmes de freinage comportant des capteurs divers sensibles à la force appliquée sur la pédale de freinage et/ou à la vitesse d'application de cette force pour corriger, au moyen d'une électrovalve pneumatique commandée par un microprocesseur recevant les signaux issus de ces capteurs, la différence de pression régnant dans le servomoteur pour la faire augmenter plus rapidement, de façon à augmenter également la force d'assistance plus rapidement et donc de corriger l'allongement du temps de réponse du servomoteur par une augmentation de la force d'assistance.

Toutefois, bien que les capteurs et le microprocesseur aient des temps de réponse très brefs, les composants mécaniques sur lesquels les capteurs sont installés ont une inertie ou un temps de réponse relativement important, de sorte que le système correcteur électronique n'entre en jeu qu'après un temps relativement long après la détection de la situation d'urgence.

On a développé parallèlement des dispositifs de freinage assisté dans lesquels la réaction s'exerçant sur la tige de commande n'est plus fournie mécaniquement par un disque de réaction, mais par la pression hydraulique régnant dans le maître-cylindre.

Dans ces dispositifs, le piston hydraulique principal du maître cylindre comporte lui-même un cylindre mobile creux, communiquant avec le maître-cylindre, recevant une partie au moins de la force d'assistance, et à l'intérieur duquel coulisse, de façon étanche et suivant la direction axiale, un piston hydraulique secondaire susceptible de recevoir au moins la force d'entrée, des moyens élastiques exerçant une force élastique entre le piston hydraulique secondaire et le cylindre mobile et sollicitant le piston hydraulique secondaire en direction du maître-cylindre, au moins une ouverture étant pratiquée dans le cylindre mobile pour faire communiquer l'intérieur de ce dernier avec l'intérieur du maître-cylindre.

Un tel dispositif se trouve par exemple décrit dans le document FR-A-2 658 466.

Ces dispositifs à réaction hydraulique présentent comme avantage principal que, quelles que

soient l'intensité de l'action de freinage ou la vitesse d'application de la force d'entrée, leur courbe caractéristique de fonctionnement, à savoir la courbe donnant la pression dans le maître-cylindre en fonction de l'intensité de la force à l'entrée du servomoteur, est inchangée. Ces dispositifs ne présentent donc pas d'allongement du temps de réponse en cas de freinage d'urgence.

Le fait d'équiper ces dispositifs à réaction hydraulique de capteurs de détection de situation d'urgence et d'une électrovalve pneumatique pour augmenter la pression dans la chambre arrière du servomoteur procure ainsi un net avantage par rapport aux dispositifs à réaction mécanique, puisqu'il contribue à améliorer la courbe de fonctionnement normale du servomoteur, plutôt que de chercher à corriger une courbe de fonctionnement dégradée.

La présente invention se place dans ce contexte et a pour objet de proposer un dispositif de freinage assisté à réaction hydraulique, qui présente des caractéristiques de fonctionnement améliorées en cas de freinage d'urgence, sans nécessiter de capteurs ni de circuit électronique complexe, et qui soit donc d'un coût réduit, tout en ayant un fonctionnement fiable en toutes circonstances.

Dans ce but, la présente invention propose un dispositif de freinage assisté pour véhicule à moteur, comprenant d'une part un maître-cylindre rempli d'un fluide de freinage et équipé d'un piston hydraulique principal destiné à recevoir une force d'actionnement se composant d'une force d'entrée et d'une force d'assistance agissant toutes deux suivant une direction axiale, et d'autre part un servomoteur pneumatique d'assistance susceptible d'être commandé par application de la force d'entrée sur une tige de commande solidaire d'un plongeur contrôlant l'ouverture d'un clapet à trois voies, pour exercer la force d'actionnement sur le piston hydraulique principal, le servomoteur comportant une enveloppe rigide séparée de façon étanche en au moins deux chambres au moyen d'au moins une cloison mobile, susceptible d'être sollicitée par une différence de pression entre les deux chambres résultant de l'ouverture du clapet à trois voies et d'entraîner un piston pneumatique, mobile par rapport à l'enveloppe, portant le clapet à trois voies et contribuant au moins à transmettre la force d'assistance, le piston hydraulique principal du maître cylindre comportant lui-même un cylindre mobile, creux, communiquant avec le volume intérieur du maître-cylindre, recevant une partie au moins de la force d'assistance, et à l'intérieur duquel coulisse, de façon étanche et suivant la direction axiale, un piston hydraulique secondaire susceptible de recevoir au moins la force d'entrée, des premiers moyens élastiques exerçant une première force élastique entre le piston hydraulique secondaire et le cylindre mobile et sollicitant le piston hydraulique secondaire en direction du maître-cylindre, -

au moins une ouverture étant pratiquée dans le cylindre mobile pour faire communiquer l'intérieur de ce dernier avec l'intérieur du maître-cylindre, le piston hydraulique secondaire comportant un moyen de clapet à deux voies normalement ouvert, susceptible d'interrompre la communication entre le volume intérieur du maître-cylindre et l'intérieur du cylindre mobile.

Un tel dispositif de freinage assisté est par exemple connu du document EP-B-0 662 894.

Selon la présente invention, le piston hydraulique secondaire est composite, et comporte une première partie en butée, en position de repos, contre le cylindre mobile sous l'effet des premiers moyens élastiques, et une deuxième partie susceptible de coulisser par rapport à la première partie, des deuxièmes moyens élastiques exerçant vers l'arrière une deuxième force élastique sur la deuxième partie pour la solliciter en butée, en position de repos, contre la première partie.

Grâce à cette disposition, lors d'une action de freinage d'urgence, les première et deuxième parties du piston hydraulique secondaire peuvent coulisser l'une par rapport à l'autre et actionner le moyen de clapet à deux voies dans le sens de la fermeture, de sorte que le piston hydraulique secondaire ne reçoit la réaction de pression interne du maître-cylindre que sur une section inférieure à celle sur laquelle il reçoit cette réaction de pression lors d'un freinage dans des conditions d'urgence, d'où il résulte que le rapport d'assistance du dispositif de freinage assisté est supérieur en freinage d'urgence à celui qui est obtenu pour un freinage dans des conditions normales.

D'autres buts, caractéristiques et avantages de l'invention ressortiront clairement de la description qui suit d'un mode de réalisation donné à titre d'exemple nullement limitatif, en référence aux dessins annexés sur lesquels :

- La Figure 1 représente une vue en coupe d'un dispositif de freinage assisté réalisé conformément à la présente invention;
- La Figure 2 représente une vue en coupe à plus grande échelle de la partie centrale du dispositif de la Figure 1;
- La Figure 3 représente une vue en coupe d'une première variante de réalisation de la partie centrale du dispositif de freinage de la Figure 1;

- 5 -

- La Figure 4 représente une vue en coupe d'une deuxième variante de réalisation de la partie centrale du dispositif de freinage de la Figure 1;
- La Figure 5 représente une vue en coupe d'une troisième variante de réalisation de la partie centrale du dispositif de freinage de la Figure 1;
- La Figure 6 représente une vue en coupe d'une quatrième variante de réalisation de la partie centrale du dispositif de freinage de la Figure 1;
- La Figure 7 représente une vue en coupe d'une cinquième variante de réalisation de la partie centrale du dispositif de freinage de la Figure 1, et
- La Figure 8 représente la courbe de la pression engendrée par le maître-cylindre en fonction de l'effort appliqué à la pédale de freinage, cette courbe étant obtenue avec le dispositif de freinage conforme à la présente invention.

Dans la mesure où l'invention ne concerne qu'un perfectionnement apporté aux systèmes de freinage à assistance pneumatique, et où la constitution générale et le fonctionnement de ces derniers sont bien connus de l'homme de l'art, ces systèmes ne seront rapidement rappelés ici que pour permettre une compréhension totale du perfectionnement que représente l'invention.

Schématiquement, un système de ce type comprend un servomoteur 100 et un maître-cylindre 200.

Le servomoteur 100 est prévu pour être fixé de façon habituelle sur un tablier (non représenté) de séparation entre un compartiment moteur d'un véhicule et l'habitacle de ce véhicule et pour être actionné par une pédale de freinage (non représentée) située dans cet habitacle. Le maître-cylindre 200 commandant le circuit de freinage hydraulique du véhicule est fixé sur la paroi avant du servomoteur 100.

Par convention, on appelle "avant" de l'ensemble servomoteur/maître-cylindre la partie de ce dernier tournée vers le maître-cylindre 200 et "arrière" de cet ensemble la partie tournée vers la pédale de frein 12. Sur les Figures, l'avant est ainsi à gauche et l'arrière à droite.

Le servomoteur 100 comprend lui-même une enveloppe rigide 10 dont le volume intérieur est séparé en une chambre avant 12 et une chambre arrière 14, de façon étanche, par une cloison mobile 16 comprenant une membrane 18 et une jupe rigide 20 et susceptible d'entraîner un piston pneumatique 22 mobile à l'intérieur de l'enveloppe 10.

La chambre avant 12, dont la face avant est fermée de façon étanche par le maître-cylindre 200, est en permanence raccordée à une source de dépression (non représentée) à travers un raccord 15. La pression dans la chambre arrière 14 est contrôlée par une valve à trois voies 24, commandée par une tige de commande 26 reliée à la pédale de frein et solidaire d'un plongeur 28.

Lorsque la tige de commande 26 est en position de repos, c'est à dire tirée vers la droite, le clapet 24 établit une communication entre les deux chambres 12 et 14 du servomoteur. La chambre arrière 14 étant alors soumise à la même dépression que la chambre avant 12, le piston 22 est repoussé vers la droite, en position de repos, par un ressort 25.

L'actionnement de la tige de commande 26 vers la gauche a pour effet, dans un premier temps, de déplacer le clapet 24 de façon qu'il isole l'une de l'autre les chambres 12 et 14 puis, dans un deuxième temps, de déplacer ce clapet de façon qu'il ouvre la chambre arrière 14 à la pression atmosphérique.

La différence de pression entre les deux chambres 12 et 14 alors ressentie par la membrane 18 exerce sur la cloison mobile 16 une poussée qui tend à la déplacer vers la gauche et à lui permettre d'entraîner le piston 22 qui se déplace à son tour en comprimant le ressort 25.

L'effort de freinage exercé sur la tige de commande 26, ou "force d'entrée" et l'effort d'assistance au freinage, ou "force d'assistance", résultant de la poussée de la cloison mobile 16, sont alors appliqués ensemble suivant l'axe X-X' du servomoteur 100 en direction du maître-cylindre 200, et se conjuguent pour constituer la force d'actionnement de ce dernier.

De façon plus précise, la force d'actionnement est appliquée sur le piston hydraulique principal 30 du maître-cylindre et en provoque le déplacement vers la gauche (sur les Figures), ce qui entraîne une élévation de pression du liquide de freinage présent dans le volume intérieur V du maître-cylindre 200, et un actionnement du frein (non représenté) relié à ce dernier.

Comme on le voit mieux sur la Figure 2, le piston hydraulique principal 30 est en fait compo

site et comprend d'une part un cylindre 32 mobile et creux, et d'autre part un piston hydraulique secondaire 34.

Le volume intérieur 35 du cylindre mobile creux 32 communique avec le volume intérieur V du maître-cylindre par l'intermédiaire d'ouvertures, telles que 36, ménagées dans le cylindre mobile suivant une direction axiale.

En dehors du passage de fluide que permettent ces ouvertures 36 entre le volume intérieur V du maître-cylindre 200 et le volume intérieur 35 du cylindre mobile 32, ce cylindre mobile 32 coulisse de façon étanche dans le corps du maître-cylindre 200, l'étanchéité étant obtenue grâce au moins à un joint annulaire à lèvre 37.

Le piston hydraulique secondaire 34, quant à lui, coulisse à l'intérieur du cylindre mobile 32, qu'il obture de façon étanche grâce à un joint annulaire 38.

Le cylindre mobile 32 est relié, par l'intermédiaire d'une bague 40, à la jupe rigide 20 de manière à recevoir une partie au moins de la force d'assistance exercée par cette jupe rigide 20.

Le piston hydraulique secondaire 34 est disposé axialement, en regard d'une tige de poussée 42 solidaire du plongeur 28 et susceptible de lui transmettre au moins la force d'entrée exercée sur la tige de commande 26 elle-même solidaire du plongeur 28.

On va maintenant exposer le fonctionnement du dispositif décrit jusqu'à présent.

Au repos, les différentes pièces mobiles occupent la position représentée sur les Figures 1 et 2, et en particulier le piston hydraulique secondaire 34 est en butée vers l'avant sur un épaulement radial 44 du cylindre mobile 32 sous l'effet de la sollicitation d'un ressort 46. Dans l'exemple représenté sur les Figures 1 et 2, l'épaulement 44 est formé à l'extrémité avant de la bague 40. Le clapet 24 autorise la communication entre les deux chambres 12 et 14, qui sont alors à la même pression réduite fournie par le raccord 15.

Un premier effort sur la pédale de frein sert à dépasser la précontrainte du ressort de la tige de commande 26 et à amener le clapet 24 dans une position où il isole les deux chambres 12 et 14 l'une de l'autre. Cette augmentation de l'effort sur la pédale de frein ne fournit donc aucune augmentation de pression dans le maître-cylindre, et elle est représentée sur la courbe de la Figure 8 par le segment OA.

Après cette course prédéterminée de la tige de commande 26, le clapet 24 ouvre à l'atmosphère la chambre arrière 14 du servomoteur 100, et une différence de pressions s'établit entre les deux chambres 12 et 14 du servomoteur. Cette différence de pressions engendre une force d'assistance qui fait avancer la jupe rigide 20 et le cylindre mobile 32.

La pression hydraulique dans le volume interne V du maître-cylindre 200 s'élève alors et s'établit, par circulation de fluide hydraulique à travers les ouvertures 36, dans le volume interne 35 du cylindre mobile 32, et s'exerce sur la section S du piston hydraulique secondaire 34.

Dans un premier temps, la force engendrée par cette pression s'exerçant sur cette section S ne dépasse pas la précontrainte au repos du ressort 46, de sorte que le piston hydraulique secondaire 34 reste immobile par rapport au cylindre mobile 32, et à distance de la tige de poussée 42, aucune réaction n'étant alors ressentie sur la pédale de frein. Cette première phase de fonctionnement est représentée par le segment AB de la courbe de la Figure 8. La longueur du segment AB est appelée le « saut » du servomoteur.

Le saut du servomoteur peut être réglé à toute valeur désirée en ajustant la précontrainte au repos du ressort 46. On peut prévoir par exemple, comme on l'a représenté sur les Figures 1 et 2, que la bague 40 soit filetée et vissée dans le cylindre mobile 32 auquel elle transmet une partie au moins de la force d'assistance s'exerçant sur la jupe 20 en appui contre elle.

Le vissage de la bague 40 dans le cylindre mobile 32 a ainsi pour effet de comprimer le ressort 46, donc d'augmenter la précontrainte qu'exerce ce dernier sur le piston hydraulique secondaire 34 en direction du maître-cylindre, c'est-à-dire encore d'augmenter la valeur du saut.

Pour compenser la réduction de longueur résultant du vissage de la bague 40 dans le cylindre mobile 32, cette bague est par exemple réalisée en deux parties vissées l'une dans l'autre de manière à présenter une longueur totale réglable.

On peut également prévoir que la tige de poussée 42 soit elle-même réalisée en deux parties vissées l'une dans l'autre de manière à présenter une longueur totale réglable, le réglage de cette longueur permettant notamment de modifier l'ouverture du clapet à l'apparition du saut, quelle que soit la valeur donnée à ce dernier par vissage de la bague 40 dans le cylindre mobile 32.

Dans une deuxième phase de fonctionnement, la pression hydraulique augmente dans les volumes V et 35, et atteint une valeur prédéterminée, pour laquelle, s'appliquant sur la section S, elle devient suffisante pour vaincre la précontrainte au repos du ressort 46. Le piston hydraulique secondaire 34 se déplace alors vers l'arrière et vient au contact de la tige de poussée 42, comme illustré par le point B de la courbe de la Figure 8. On pourra avantageusement prévoir une pièce de butée 45 en caoutchouc ou un autre matériau élastomère à l'arrière du piston hydraulique secondaire 34, et/ou à l'avant de la tige de poussée 42 pour amortir le choc de ce contact et le bruit en résultant.

Le piston hydraulique secondaire 34 exerce alors sur la tige de poussée 42, et sur la pédale de frein, une force de réaction, dépendant de la force d'assistance, s'opposant à la force d'entrée, et permettant donc le contrôle de la première force par la seconde, comme on l'a représenté par le segment BC sur la courbe de la Figure 8. Le piston hydraulique secondaire 34 constitue alors un piston de réaction, soumis à la pression hydraulique régnant dans la chambre de réaction constituée par le volume intérieur 35 du cylindre mobile 32.

La pente de ce segment BC, égale au rapport de la pression de sortie sur la force d'entrée, représente le rapport d'assistance du dispositif de freinage. Ce rapport d'assistance est aussi égal au rapport de la section S_1 du cylindre mobile 32 sur la section S du piston hydraulique secondaire 34.

La force d'assistance atteint son maximum lorsque la pression dans la chambre arrière du servomoteur atteint la pression atmosphérique, et ne peut donc plus augmenter. On atteint alors le phénomène connu sous le nom de saturation, et représenté par le segment CD sur la courbe de la Figure 8.

Dans toutes ces phases de fonctionnement, on voit notamment que, mise à part la course du plongeur 28 nécessaire pour actionner le clapet 24 et faire varier la pression dans la chambre arrière 14, et correspondant au segment OA de la courbe de la Figure 8, le plongeur 28 et la tige de poussée 42 se déplacent avec la cloison mobile 16.

Le fonctionnement du dispositif de freinage que l'on vient de décrire se reproduit à chaque action de freinage, quelle que soit la vitesse d'application de la force d'entrée sur la tige de commande 26, c'est à dire aussi bien pour un freinage normal où une faible décélération du véhicule est désirée, que pour un freinage d'urgence où le conducteur éprouve le besoin d'arrêter immédiatement son véhicule.

Dans ce dernier cas, il est bien sur désirable d'obtenir rapidement un effort de freinage important, c'est à dire une pression élevée dans le circuit hydraulique de freinage. La solution connue, rappelée en préambule, et consistant par exemple à disposer au moins un capteur de force sur la pédale de freinage, et à calculer la vitesse de variation de cette force pour en déduire une situation d'urgence et activer une électrovalve pour mettre la chambre arrière du servomoteur directement à l'atmosphère, n'est qu'un palliatif puisqu'elle ne produit ses effets qu'après un certain temps de retard.

La présente invention permet d'atteindre ce résultat, c'est à dire obtenir immédiatement une pression de freinage élevée en cas de freinage d'urgence, par des moyens simples, efficaces et dont le temps de réponse est minimal.

Comme on le voit mieux sur la Figure 2, le piston de réaction 34 est lui-même composite. Il comporte une première partie 50, en butée, en position de repos, sur le cylindre mobile 32 sous l'effet de la sollicitation du ressort 46. Il comporte également une deuxième partie 52, susceptible de coulisser à l'intérieur de la première partie 50.

La deuxième partie 52 est en butée vers l'arrière, en position de repos, sur la première partie 50 sous l'effet de la sollicitation d'un deuxième ressort 54 disposé entre des épaulements du cylindre mobile 32 et de cette deuxième partie 52. Le deuxième ressort 54 a une précontrainte au repos inférieur à celle du ressort 46.

La deuxième partie 52 coulisse de façon étanche dans le cylindre mobile 32 grâce au joint annulaire 38, comme on l'a décrit plus haut. Elle est de plus munie d'un organe d'obturation de l'ouverture axiale 36 ménagée dans le cylindre mobile 32.

Selon le mode de réalisation de la Figure 2, cet organe d'obturation est constitué d'un joint annulaire 56 disposé sur la face avant de la deuxième partie 52 en regard de l'ouverture axiale 36. On peut également prévoir que le joint annulaire 56 soit disposé sur le cylindre mobile 32, au bord de l'ouverture axiale 36.

Lorsqu'un effort est appliqué sur la pédale de frein pour une action de freinage où seul un ralentissement normal du véhicule est désiré, l'ensemble que l'on vient de décrire fonctionne comme on l'a expliqué plus haut. En effet, les première et deuxième phases de fonctionnement se déroulent comme on l'a décrit, les première et deuxième parties se déplaçant ensemble vers l'arrière lorsque la pression hydraulique augmente dans la chambre de réaction 35.

La courbe caractéristique de fonctionnement du dispositif de freinage est alors conforme à la courbe de la Figure 8, en passant par les points O, A, B, C et D.

Par contre, lors d'une action de freinage dans des conditions d'urgence, c'est à dire quand l'effort d'entrée sur la pédale de frein augmente très rapidement pour atteindre une valeur très élevée, le plongeur 28 et la tige de poussée 42 avancent très rapidement, et en particulier ils avancent par rapport à la jupe rigide 20, la différence de pressions entre les chambres avant et arrière n'ayant pas eu le temps de s'établir et de mouvoir la cloison mobile 16. Ce phénomène a deux conséquences importantes.

D'une part, le mouvement supplémentaire vers l'avant du plongeur 28 provoque une ouverture plus importante du clapet 24, ce qui permet une montée en pression dans la chambre arrière 14 plus rapide.

D'autre part, et simultanément, la tige de poussée 42 vient au contact de la deuxième partie 52 et la fait coulisser vers l'avant dans la première partie 50 en comprimant le ressort 54, et sans comprimer le ressort 46 qui n'a alors pour seul effet que de maintenir la première partie 50 en appui sur l'épaule radial 44. Dans ce mouvement, le joint annulaire 56 vient obturer le passage axial 36, de sorte que le volume de la chambre de réaction se trouve alors réduit au volume défini par le joint annulaire 56.

Il s'ensuit que la pression hydraulique dans le volume V du maître-cylindre s'exerce sur la deuxième partie 52, sur sa section S_2 définie par le diamètre intérieur du joint annulaire 56. Il en résulte donc que le rapport d'assistance dans cette condition de freinage d'urgence est égal au rapport de la section S_1 du cylindre mobile 32 sur la section S_2 de la deuxième partie 52 du piston hydraulique secondaire 34 sur laquelle la pression hydraulique s'exerce.

La section S_2 étant inférieure à la section S de la deuxième partie 52, il en résulte alors que dans une condition de freinage d'urgence, le rapport d'assistance est supérieur à celui qu'on obtient dans une condition de freinage normal. Le fonctionnement du dispositif de freinage est alors représenté par le segment BE sur la courbe de la Figure 8.

On voit ainsi que pour un même effort d'entrée instantané F_1 , on obtient une pression instantanée P_2 notablement supérieure à la pression instantanée P_1 obtenue dans des conditions de freinage normal. D'autre part, le rapport d'assistance étant supérieur, on atteint plus vite le phénomène de saturation, représenté par le point E.

On pourra librement choisir ce deuxième rapport d'assistance et lui donner toute valeur désirée, et en particulier une valeur élevée en choisissant pour les diamètres du joint annulaire 56 et de l'ouverture 36 des valeurs faibles. L'ouverture 36 doit toutefois avoir un diamètre suffisant pour permettre la montée en pression hydraulique de la chambre de réaction 35 dans des conditions normales de fonctionnement, sans apporter de restriction dans la communication avec le volume V du maître-cylindre.

Lorsque le conducteur relâche son effort après une telle action de freinage d'urgence, le retour vers l'arrière de la tige de commande 26 a pour effet de mouvoir le plongeur 28 et le clapet 24 qui remet alors les chambres avant et arrière en communication l'une avec l'autre. Il en résulte alors un recul de la cloison mobile 16 et du cylindre mobile 32 sous l'effet du ressort 25, une baisse de pression dans le volume intérieur V du maître-cylindre, et un recul de la deuxième partie 52 sous l'effet du ressort 54. Les différentes pièces mobiles reprennent alors leur position de repos illustrée sur les Figures 1 et 2.

On a donc bien réalisé, selon la présente invention, un dispositif de freinage assisté qui présente des caractéristiques de fonctionnement améliorées en cas de freinage d'urgence, puisqu'il présente alors un rapport d'assistance nettement supérieur à celui qu'il présente dans des conditions normales de fonctionnement. Ce changement de rapport d'assistance est obtenu automatiquement sans nécessiter de capteurs ni de circuit électronique complexe, par la simple exploitation du fait que, dans ces conditions extrêmes, le plongeur 28 et la tige de poussée 42 présentent un mouvement relatif par rapport à la jupe rigide 20. Les moyens utilisés pour obtenir ce résultat sont relativement simples, et sont donc de coût réduit et de fonctionnement fiable en toutes circonstances, aussi bien dans des conditions normales de fonctionnement que dans des conditions d'urgence.

On a représenté sur les Figures 3 à 7 diverses variantes de réalisation du dispositif de freinage assisté qui vient d'être décrit. Sur ces Figures les mêmes éléments sont affectés des mêmes signes de référence.

On voit sur la Figure 3 que l'organe d'obturation de l'ouverture 36, porté par la deuxième partie 52, a seul été modifié par rapport au mode de réalisation de la Figure 2. Selon cette variante, la deuxième partie 52 est formée à son extrémité avant avec un prolongement axial creux 58, coulissant de façon quasi-étanche dans l'ouverture 36. Le prolongement 58 est de plus muni à sa partie arrière d'ouvertures 60 faisant communiquer l'ouverture 36 avec la

chambre de réaction 35.

Le fonctionnement est identique à celui qui a été décrit plus haut. Lors d'un freinage dans des conditions normales, la pression régnant dans le volume intérieur V du maître-cylindre est communiquée à la chambre de réaction 35 par les ouvertures 36 et 60, pour s'exercer sur la section S de la deuxième partie 52, et la faire reculer en même temps que la première partie 50.

Lors d'un freinage d'urgence, la tige de poussée 42 fait avancer la seconde partie 52. Le prolongement axial creux 58 coulisse alors dans l'ouverture 36 jusqu'à ce que les ouvertures 60 soient occultées. La communication entre le volume V du maître-cylindre et la chambre de réaction 35 est alors interrompue, la pression régnant à l'intérieur du maître-cylindre ne s'exerçant plus alors que sur la section S_2 de la deuxième partie 52 définie par le diamètre externe du prolongement 58.

Lorsque le conducteur relâche son effort, le rétablissement de la communication entre les chambres avant et arrière a pour effet de faire reculer la cloison mobile 16 et le cylindre mobile 32 sous l'effet du ressort 25, et de faire baisser la pression dans le volume intérieur V du maître-cylindre. Du fait de cette baisse de pression, et de l'étanchéité non parfaite entre le prolongement 58 et l'ouverture 36, la deuxième partie 52 peut reculer suffisamment pour découvrir les ouvertures 60 et faire communiquer la chambre de réaction 35 avec le volume intérieur V du maître-cylindre. La deuxième partie 52 peut alors reculer sous l'action du ressort 54, et les différentes pièces mobiles reprennent alors leur position de repos illustrée sur la Figure 3.

L'avantage de cette variante réside dans le fait que la section S_2 peut être définie avec plus de précision que dans le mode de réalisation précédent.

Selon la variante représentée sur la Figure 4, la première partie 50 est en butée vers l'avant sur le fond du cylindre mobile 32, et elle est percée d'un alésage axial 62 dans lequel est susceptible de coulisser de façon étanche la deuxième partie 52 grâce à un joint annulaire 63.

La deuxième partie 52 est de forme générale cylindrique, et comporte dans sa partie médiane une collerette 64 venant en butée vers l'arrière sur la première partie 50 sous l'effet de la sollicitation du ressort 54.

Comme dans le mode de réalisation de la Figure 3, la deuxième partie 52 est formée à son extrémité avant avec un prolongement axial creux 58, coulissant de façon quasi-étanche dans

l'ouverture 36, et il est muni à sa partie arrière d'ouvertures 60 faisant communiquer l'ouverture 36 avec la chambre de réaction 35.

Le fonctionnement est identique à celui des modes de réalisation précédents. Lors d'un freinage dans des conditions normales, la pression régnant dans le volume intérieur V du maître-cylindre est communiquée à la chambre de réaction 35 par les ouvertures 36 et 60, pour s'exercer sur la section S de la première partie 50, et la faire reculer en même temps que la deuxième partie 52 grâce à l'étanchéité du joint annulaire 63.

Lors d'un freinage d'urgence, la tige de poussée 42 fait avancer la seconde partie 52. Le prolongement axial creux 58 coulisse alors dans l'ouverture 36 jusqu'à ce que les ouvertures 60 soient occultées. La communication entre le volume V du maître-cylindre et la chambre de réaction 35 est alors interrompue, la pression régnant à l'intérieur du maître-cylindre ne s'exerçant plus alors que sur la section S_2 de la deuxième partie 52 définie par le diamètre externe du prolongement 58.

Lorsque le conducteur relâche son effort, comme dans le mode de réalisation précédent, le recul de la cloison mobile 16 et du cylindre mobile 32 sous l'effet du ressort 25 a pour effet de faire baisser la pression dans le volume intérieur V du maître-cylindre. Du fait de cette baisse de pression, et de l'étanchéité non parfaite entre le prolongement 58 et l'ouverture 36, la deuxième partie 52 peut reculer suffisamment pour découvrir les ouvertures 60 et faire communiquer la chambre de réaction 35 avec le volume intérieur V du maître-cylindre. La deuxième partie 52 peut alors reculer sous l'action du ressort 54, et les différentes pièces mobiles reprennent alors leur position de repos illustrée sur la Figure 4.

Selon la variante représentée sur la Figure 5, la première partie 50 est une collerette en appui sur un épaulement radial du cylindre mobile 32 sous l'action du ressort 46. La deuxième partie 52 est susceptible de coulisser dans la première partie 50 et dans le cylindre mobile 32 de façon étanche grâce au joint annulaire 38.

La deuxième partie 52 est encore formée à son extrémité avant avec le prolongement axial creux 58, muni à sa partie arrière d'ouvertures 60 faisant communiquer l'ouverture 36 avec la chambre de réaction 35.

Selon cette variante, le prolongement axial 58 comporte à son extrémité avant un clapet anti-retour 66, autorisant le passage de fluide de la chambre de réaction 35 vers le volume intérieur

V du maître-cylindre, mais interdisant le passage de fluide dans l'autre sens.

De plus, le prolongement axial 58 est formé sur une partie de sa longueur avec des gorges ou des rainures 68, permettant, dans la position représentée sur la Figure 5, une communication sans restriction entre l'ouverture axiale 36 et la chambre de réaction 35. La partie du prolongement axial 58 dépourvue de rainures 68, située en arrière de ces rainures 68, coulisse dans l'ouverture 36 de façon quasi-étanche.

Le fonctionnement est voisin de celui des modes de réalisation précédents. Lors d'un freinage dans des conditions normales, la pression régnant dans le volume intérieur V du maître-cylindre est communiquée à la chambre de réaction 35 par l'ouverture 36, les rainures 68 et les ouvertures 60, pour s'exercer sur la section S de la deuxième partie 52, et la faire reculer en même temps que la première partie 50, procurant ainsi la réaction voulue sur la tige de commande.

Lors d'un freinage d'urgence, la tige de poussée 42 fait avancer la seconde partie 52. Le prolongement axial creux 58 coulisse alors dans l'ouverture 36 jusqu'à ce que les rainures 68 soient complètement situées dans l'ouverture 36. Un mouvement supplémentaire vers l'avant de la deuxième partie 52 est permis grâce au clapet anti-retour 66, autorisant la circulation de fluide de la chambre de réaction 35 vers le volume intérieur V du maître-cylindre.

La communication de fluide du volume V du maître-cylindre vers la chambre de réaction 35 étant alors interrompue, la pression régnant à l'intérieur du maître-cylindre ne s'exerce plus alors que sur la section S_2 de la deuxième partie 52 définie par le diamètre externe du prolongement 58, comme dans les modes de réalisation précédents.

Lorsque le conducteur relâche son effort, la pression baisse dans le volume intérieur V du maître-cylindre. Du fait de cette baisse de pression, et de l'étanchéité non parfaite entre le prolongement 58 et l'ouverture 36, la deuxième partie 52 peut reculer suffisamment pour découvrir les rainures 68 et faire communiquer la chambre de réaction 35 avec le volume intérieur V du maître-cylindre. La deuxième partie 52 peut alors reculer sous l'action du ressort 54, et les différentes pièces mobiles reprennent alors leur position de repos illustrée sur la Figure 5.

Selon la variante représentée sur la Figure 6, la première partie 50 est, comme dans le mode de réalisation précédent, une collerette en appui sur un épaulement radial du cylindre mobile 32 sous l'action du ressort 46, et la deuxième partie 52 est susceptible de coulisser dans la première partie 50 et de façon étanche dans le cylindre mobile 32 grâce au joint annulaire 38.

La deuxième partie 52 est formée à son extrémité avant avec un prolongement axial 70, constitué cette fois d'un cylindre plein, et couissant de façon quasi-étanche dans l'ouverture axiale 36, en communication avec le volume intérieur V du maître-cylindre. La chambre de réaction 35 est alors de forme annulaire.

Selon cette variante, la deuxième partie 52 est formée avec une gorge périphérique 72 dans laquelle est disposé un joint à lèvres 74, de même type que le joint à lèvres 37 utilisé dans le maître-cylindre. La gorge 72 est formée entre la portion de la deuxième partie 52 couissant de façon étanche dans le cylindre mobile 32 et une portion avant de diamètre sensiblement plus petit.

Le cylindre mobile 32 est également formé avec une gorge annulaire 76, dans laquelle débouche un canal 78 formé dans le cylindre mobile 32 et communiquant avec le volume intérieur V du maître-cylindre. Dans la position de repos représentée sur la Figure 6, les gorges annulaires 72 et 76 sont sensiblement l'une en face de l'autre, de sorte que le joint à lèvres 74 autorise la communication entre le canal 78 et la chambre de réaction 35.

Lors d'un freinage dans des conditions normales, la pression régnant dans le volume intérieur V du maître-cylindre s'exerce d'une part dans la chambre de réaction annulaire 35 par le canal 78 et les gorges 76 et 72, et d'autre part sur le prolongement axial 70 de la deuxième partie 52, de sorte qu'elle s'exerce sur toute la section S de cette deuxième partie 52. Cette pression peut donc faire reculer cette deuxième partie 52 en même temps que la première partie 50, procurant ainsi la réaction voulue sur la tige de commande.

Lors d'un freinage d'urgence, la tige de poussée 42 fait avancer la seconde partie 52. Le prolongement axial plein 70 coulisse alors dans l'ouverture 36 jusqu'à ce que le joint à lèvres 74 quitte la gorge annulaire 76 et assure une étanchéité parfaite entre les première et deuxième parties 50 et 52. Un mouvement supplémentaire vers l'avant de la deuxième partie 52 est permis grâce au joint à lèvres 74, jouant le rôle d'un clapet anti-retour, et autorisant la circulation de fluide de la chambre de réaction 35 vers le canal 78 et vers le volume intérieur V du maître-cylindre.

La communication de fluide du volume V du maître-cylindre vers la chambre de réaction annulaire 35 étant alors interrompue par le joint à lèvres 74, interdisant cette communication, la pression régnant à l'intérieur du maître-cylindre ne s'exerce plus alors que sur la section S₂ de la deuxième partie 52 définie par le diamètre externe du prolongement axial 70. La pression

communiquée par le canal 78 à la gorge 72 s'exerce sur les côtés avant et arrière de cette gorge, et elle est donc sans effet sur la deuxième partie 52.

Lorsque le conducteur relâche son effort, la pression baisse dans le volume intérieur V du maître-cylindre. Du fait de cette baisse de pression, et de l'étanchéité non parfaite entre le prolongement 70 et l'ouverture 36, la deuxième partie 52 peut reculer suffisamment pour ramener le joint à lèvres 74 dans la gorge 76 du cylindre mobile 32, et ainsi permettre la communication entre la chambre de réaction 35 et le volume intérieur V du maître-cylindre. La deuxième partie 52 peut alors reculer sous l'action du ressort 54, et les différentes pièces mobiles reprennent alors leur position de repos illustrée sur la Figure 6.

La variante de réalisation représentée sur la Figure 7 constitue en fait une variante de réalisation du mode de réalisation représenté sur la Figure 4. Selon cette dernière variante, la première partie 50 est en butée vers l'avant sur le fond du cylindre mobile 32, et elle est percée d'un alésage axial 62 dans lequel est susceptible de coulisser de façon étanche la deuxième partie 52 grâce à un joint annulaire 63.

La deuxième partie 52 est de forme générale cylindrique, solidaire à son extrémité avant d'un disque 80, de diamètre extérieur supérieur à celui de l'alésage 62.

Selon cette variante, une troisième partie 82 est constituée d'un piston 82 susceptible de coulisser de façon étanche grâce à un joint annulaire 83 dans un alésage 84 du cylindre mobile 32. Cette troisième partie 82 est sollicitée vers l'arrière en position de repos par un ressort 86 de façon à venir en butée arrière, au repos, sur la première partie 50, par l'intermédiaire de dents ou de créneaux 88.

Cette troisième partie 82 est formée avec une ouverture centrale traversante 90, étagée de façon à ménager un épaulement sur lequel vient en appui un ressort 92, par ailleurs en appui sur le disque 80 de la deuxième partie 52.

La précontrainte au repos du ressort 86 est inférieure à celle du ressort 46, et la somme des précontraintes au repos des ressorts 86 et 92 est inférieure à celle du ressort 46, de façon à ce que la deuxième partie soit, au repos, en butée avant sur le cylindre mobile 32. De plus, le ressort 92 a une raideur inférieure à celle du ressort 86.

Selon cette variante, l'organe d'obturation de la chambre de réaction 35 est constitué d'un

joint annulaire 94, disposé sur la deuxième partie 52 ou, comme on l'a représenté, sur la troisième partie 82, autour de l'extrémité arrière de l'ouverture 90.

En fonctionnement, lors d'un freinage dans des conditions normales, la pression régnant dans le volume intérieur V du maître-cylindre est communiquée à la chambre de réaction 35 par l'ouverture 90, pour s'exercer sur la section S de la première partie 50, et la faire reculer en même temps que la deuxième partie 52 grâce à l'étanchéité du joint annulaire 63.

Lors d'un freinage d'urgence, la tige de poussée 42 fait avancer la seconde partie 52, qui coulisse alors dans l'alésage 62. La raideur du ressort 86 étant supérieure à celle du ressort 92, ce dernier se comprime le premier et permet à la deuxième partie de venir au contact de la troisième partie, ou plus exactement du joint annulaire 94. Ce faisant, la communication entre le volume V du maître-cylindre et la chambre de réaction 35 est interrompue. Le mouvement vers l'avant de l'ensemble deuxième partie/troisième partie n'est pas limité puisque cet ensemble se déplace dans la chambre de réaction qui a alors un volume constant.

La chambre de réaction 35 étant isolée du volume intérieur V du maître-cylindre, la pression régnant à l'intérieur du maître-cylindre ne s'exerce plus alors que sur la section S_2 de la deuxième partie 52 définie par le diamètre intérieur du joint annulaire 94.

Lorsque le conducteur relâche son effort, comme dans les modes de réalisation précédent, le recul de la cloison mobile 16 et du cylindre mobile 32 a pour effet de faire baisser la pression dans le volume intérieur V du maître-cylindre.

Simultanément, la tige de poussée 42 ayant reculé, le ressort 86 peut repousser la troisième partie 82 vers l'arrière, jusqu'à ce qu'elle vienne en butée sur la première partie 50, tandis que le ressort 92 peut repousser la deuxième partie 52 jusqu'à ce qu'elle vienne également en butée sur la première partie 50.

Les différentes pièces mobiles reprennent alors leur position de repos illustrée sur la Figure 7, et la chambre de réaction 35 est à nouveau en communication avec le volume intérieur du maître-cylindre.

On voit donc bien que les différentes variantes de réalisation que l'on vient d'exposer permettent d'obtenir les mêmes avantages que le premier mode de réalisation, à savoir des caractéristiques de fonctionnement améliorées en cas de freinage d'urgence. Chaque mode de réalisation

présente ainsi un rapport d'assistance nettement supérieur à celui qu'il présente dans des conditions normales de fonctionnement. Le changement de rapport d'assistance est obtenu automatiquement par la simple exploitation du mouvement relatif entre le plongeur 28 et le piston pneumatique 22. Les différents moyens utilisés pour obtenir ce résultat sont relativement simples, et sont donc de coût réduit et de fonctionnement fiable en toutes circonstances, aussi bien dans des conditions normales de fonctionnement que dans des conditions d'urgence.

Bien entendu, l'homme de l'art pourra apporter diverses modifications aux différents modes de réalisation qui ont été exposés, sans pour autant sortir du cadre de l'invention telle que définie par les revendications annexées.

REVENDICATIONS

1. Dispositif de freinage assisté pour véhicule à moteur, comprenant d'une part un maître-cylindre (200) rempli d'un fluide de freinage et équipé d'un piston hydraulique principal (30) destiné à recevoir une force d'actionnement se composant d'une force d'entrée et d'une force d'assistance agissant toutes deux suivant une direction axiale, et d'autre part un servomoteur pneumatique d'assistance (100) susceptible d'être commandé par application de la force d'entrée sur une tige de commande (26) solidaire d'un plongeur (28) contrôlant l'ouverture d'un clapet à trois voies (24), pour exercer la force d'actionnement sur le piston hydraulique principal (30), le servomoteur comportant une enveloppe rigide (10) séparée de façon étanche en au moins deux chambres (12, 14) au moyen d'au moins une cloison mobile (16), susceptible d'être sollicitée par une différence de pression entre les deux chambres (12, 14) résultant de l'ouverture du clapet à trois voies (24) et d'entraîner un piston pneumatique (22), mobile par rapport à l'enveloppe (10), portant le clapet à trois voies (24) et contribuant au moins à transmettre la force d'assistance, le piston hydraulique principal (30) du maître cylindre (200) comportant lui-même un cylindre mobile (32), creux, communiquant avec le volume intérieur (V) du maître-cylindre, recevant une partie au moins de la force d'assistance, et à l'intérieur duquel coulisse, de façon étanche et suivant la direction axiale, un piston hydraulique secondaire (34) susceptible de recevoir au moins la force d'entrée, des premiers moyens élastiques (46) exerçant une première force élastique entre le piston hydraulique secondaire (34) et le cylindre mobile (32) et sollicitant le piston hydraulique secondaire (34) en direction du maître-cylindre (200), au moins une ouverture (36) étant pratiquée dans le cylindre mobile (32) pour faire communiquer l'intérieur (35) de ce dernier avec l'intérieur (V) du maître-cylindre, le piston hydraulique secondaire (34) comportant un moyen de clapet à deux voies (56, 58, 66, 74, 94) normalement ouvert, susceptible d'interrompre la communication entre le volume intérieur (V) du maître-cylindre et l'intérieur (35) du cylindre mobile (32), **caractérisé en ce que** le piston hydraulique secondaire (34) est composite, et comporte une première partie (50) en butée, en position de repos, contre le cylindre mobile (32) sous l'effet des premiers moyens élastiques (46), et une deuxième partie (52) susceptible de coulisser par rapport à la première partie (50), des deuxièmes moyens élastiques (54, 92) exerçant vers l'arrière une deuxième force élastique sur la deuxième partie (52) pour la solliciter en butée, en position de repos, contre la première partie (50).

2 - Dispositif de freinage assisté selon la revendication 1, caractérisé en ce que le plongeur (28) est solidaire d'une tige de poussée (42) actionnant le moyen de clapet à deux voies (56, 58, 66, 74, 94) dans le sens de la fermeture lors d'un mouvement relatif entre le plongeur (28) et la

cloison mobile (16) correspondant à une variation de la force d'entrée supérieure à une valeur prédéterminée.

3 - Dispositif de freinage assisté selon la revendication 2, caractérisé en ce que le moyen de clapet à deux voies (56) est constitué d'un joint annulaire (56) disposé sur une face avant de la deuxième partie (52) en regard de l'ouverture (36) pratiquée dans le cylindre mobile (32) ou sur le cylindre mobile (32) au bord de l'ouverture (36) pratiquée dans celui-ci.

4 - Dispositif de freinage assisté selon la revendication 2, caractérisé en ce que le moyen de clapet à deux voies (58) est formé par un prolongement axial creux (58) de la deuxième partie (52), s'étendant vers l'avant, susceptible de coulisser de façon quasi-étanche dans l'ouverture (36) pratiquée dans le cylindre mobile (32) et muni à sa partie arrière d'au moins une ouverture (60).

5 - Dispositif de freinage assisté selon la revendication 2, caractérisé en ce que la deuxième partie (52) est susceptible de coulisser de façon étanche dans la première partie (50), et en ce que le moyen de clapet à deux voies (58) est formé par un prolongement axial creux (58) de la deuxième partie (52), s'étendant vers l'avant, coulissant de façon quasi-étanche dans l'ouverture (36) pratiquée dans le cylindre mobile (32) et muni à sa partie arrière d'au moins une ouverture (60).

6 - Dispositif de freinage assisté selon la revendication 2, caractérisé en ce que la deuxième partie (52) est formée avec un prolongement axial creux (58), muni à sa partie arrière d'au moins une ouverture (60), le moyen de clapet à deux voies (66) étant formé par un clapet anti-retour (66) autorisant le passage de fluide de l'intérieur (35) du cylindre mobile (32) vers le volume intérieur (V) du maître-cylindre (200) et interdisant le passage de fluide dans l'autre sens, le prolongement axial (58) étant formé, sur sa périphérie extérieure, sur une partie de sa longueur avec au moins une rainure axiale (68).

7 - Dispositif de freinage assisté selon la revendication 2, caractérisé en ce que la deuxième partie (52) est formée avec un prolongement axial plein (70) susceptible de coulisser de façon quasi-étanche dans l'ouverture (36) pratiquée dans le cylindre mobile (32), et avec une gorge périphérique (72), le moyen de clapet à deux voies (74) étant formé par un joint à lèvre (74) disposé dans cette gorge périphérique (72), le cylindre mobile (32) étant formé avec une gorge annulaire (76) communiquant avec le volume intérieur (V) du maître-cylindre par un canal (78)

formé dans le cylindre mobile (32), les gorges périphérique (72) et annulaire (76) étant sensiblement en face l'une de l'autre en position de repos.

8 - Dispositif de freinage assisté selon la revendication 2, caractérisé en ce que la deuxième partie (52) est susceptible de coulisser de façon étanche dans la première partie (50), et en ce qu'une troisième partie (82) est susceptible de coulisser de façon étanche dans le cylindre mobile (32), la troisième partie (82) étant sollicitée vers l'arrière par des troisièmes moyens élastiques (86) pour venir en butée, en position de repos, sur la première partie (50), les deuxièmes moyens élastiques (92) étant disposés entre la deuxième partie (52) et la troisième partie (82), la troisième partie (82) étant formée avec une ouverture centrale (90) faisant communiquer l'intérieur (35) du cylindre mobile (32) avec le volume intérieur du maître-cylindre (200), le moyen de clapet à deux voies (94) étant formé par un joint annulaire (94) disposé sur la deuxième partie (52) ou sur la troisième partie (82).

9 - Dispositif de freinage assisté selon l'une des revendications 3 à 8, caractérisé en ce que la pression du fluide de freinage dans le volume intérieur (V) du maître-cylindre (200) s'applique sur une première section (S) du cylindre mobile creux (32) lorsque le moyen de clapet à deux voies (56, 58, 66, 74, 94) est ouvert, et sur une deuxième section (S₂) du piston hydraulique secondaire (34), inférieure à la première section (S), lorsque le moyen de clapet à deux voies (56, 58, 66, 74, 92) est fermé.

10 - Dispositif de freinage assisté selon les revendications 3 et 9, caractérisé en ce que la deuxième section (S₂) est définie par le diamètre intérieur du joint annulaire (56) sur la face avant de la deuxième partie (52) ou sur le cylindre mobile (32) au bord de l'ouverture (36) pratiquée dans celui-ci.

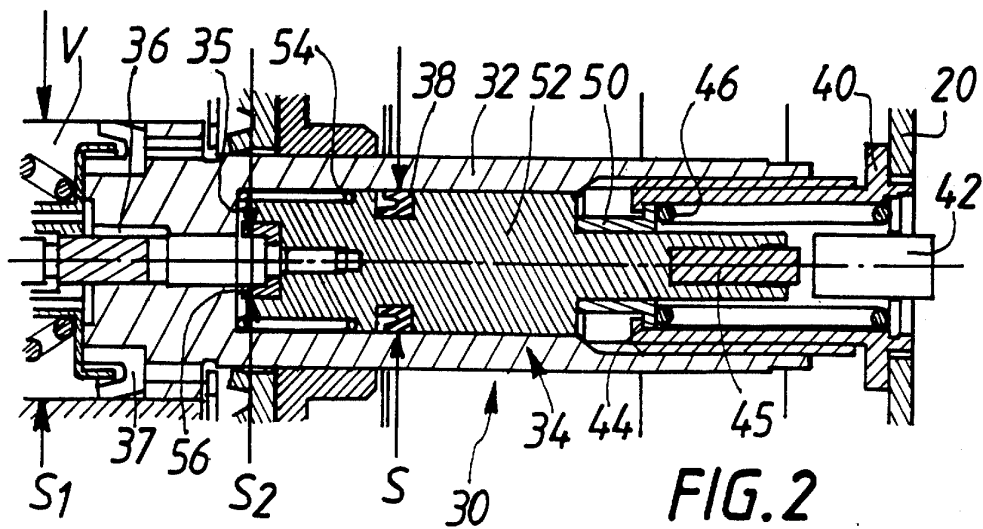
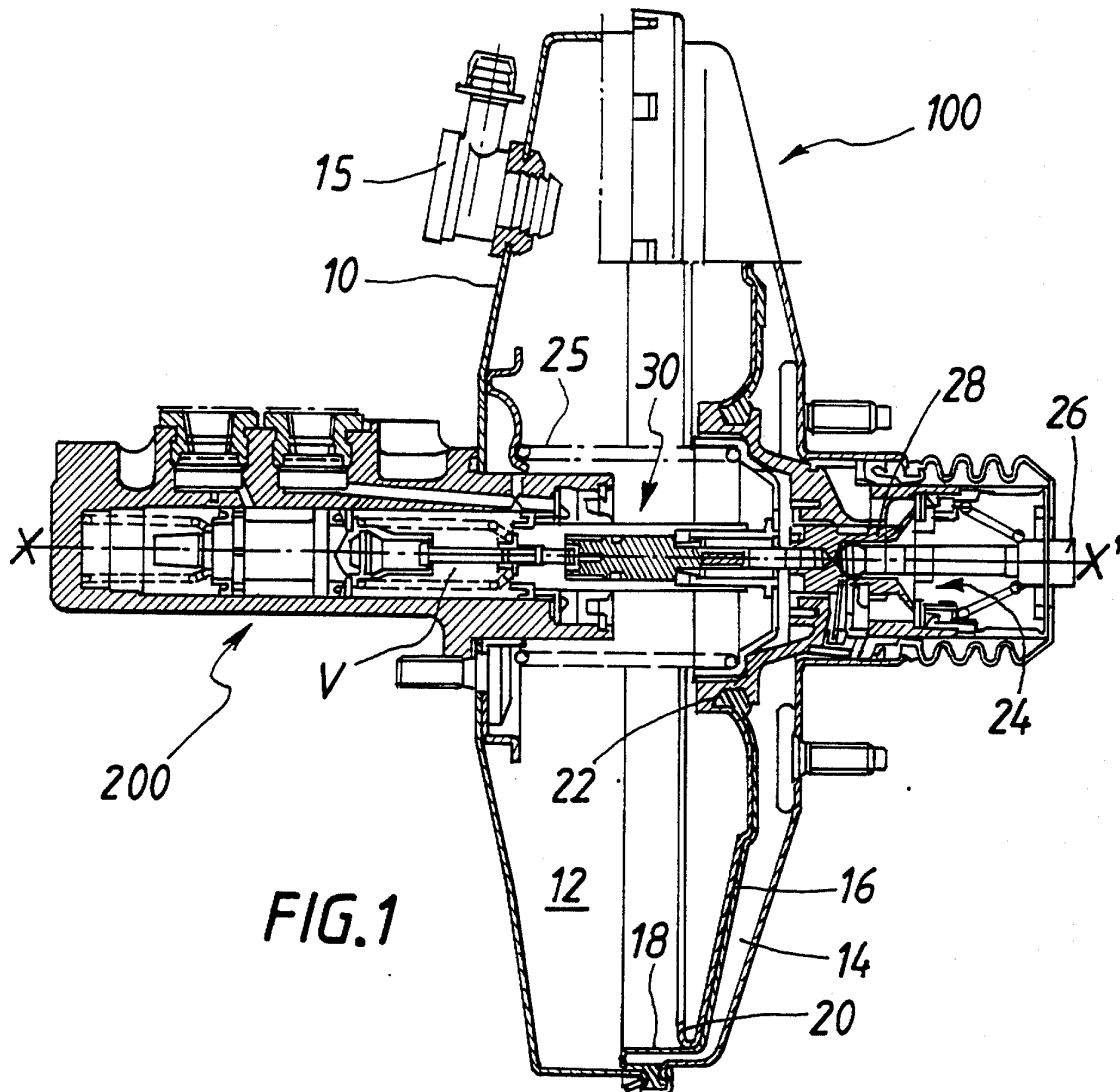
11 - Dispositif de freinage assisté selon l'une des revendications 4 à 7 et la revendication 9, caractérisé en ce que la deuxième section (S₂) est définie par le diamètre extérieur du prolongement axial (58, 70) de la deuxième partie (52).

12 - Dispositif de freinage assisté selon les revendications 8 et 9, caractérisé en ce que la deuxième section (S₂) est définie par le diamètre intérieur du joint annulaire (94) disposé sur la deuxième partie (52) ou sur la troisième partie (82).

13 - Dispositif de freinage assisté selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'une pièce de butée (45) en matériau élastomère est disposée l'arrière de la deuxième partie (52) et/ou à l'avant du plongeur (28).

14 - Dispositif de freinage assisté selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la valeur prédéterminée de la variation de la force d'entrée correspond à une action de freinage dans des conditions d'urgence.

1/4



2/4

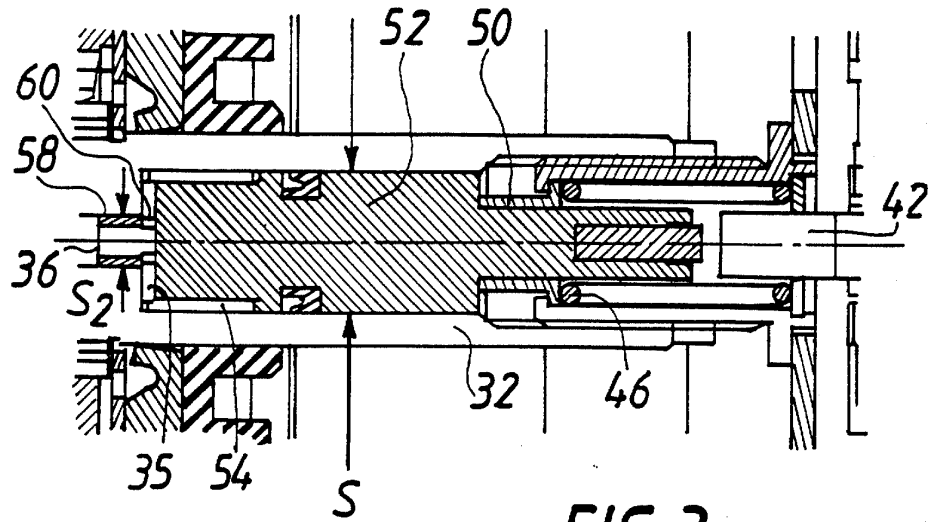


FIG. 3

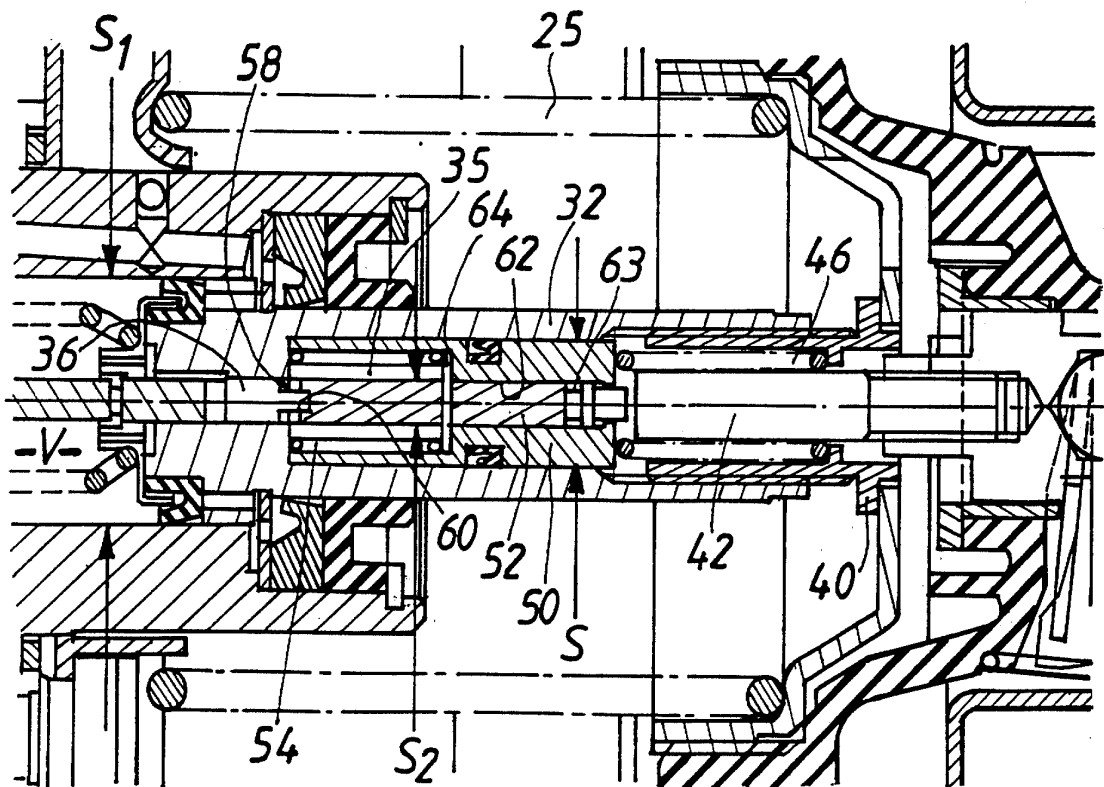


FIG. 4

3/4

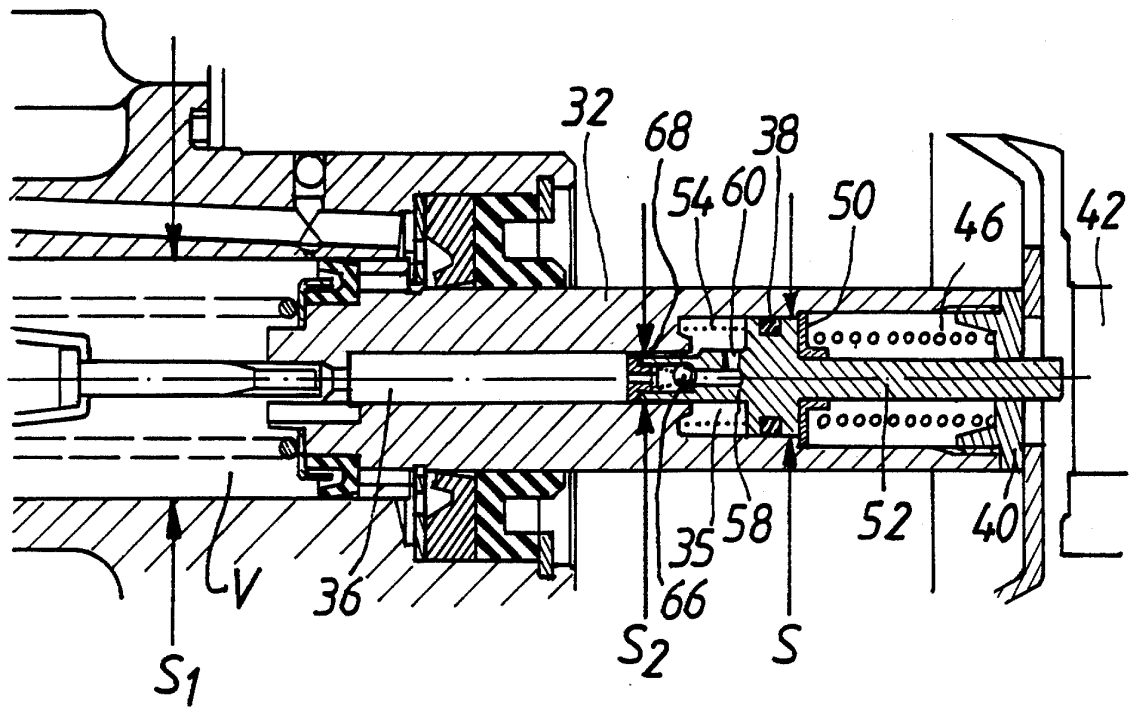


FIG. 5

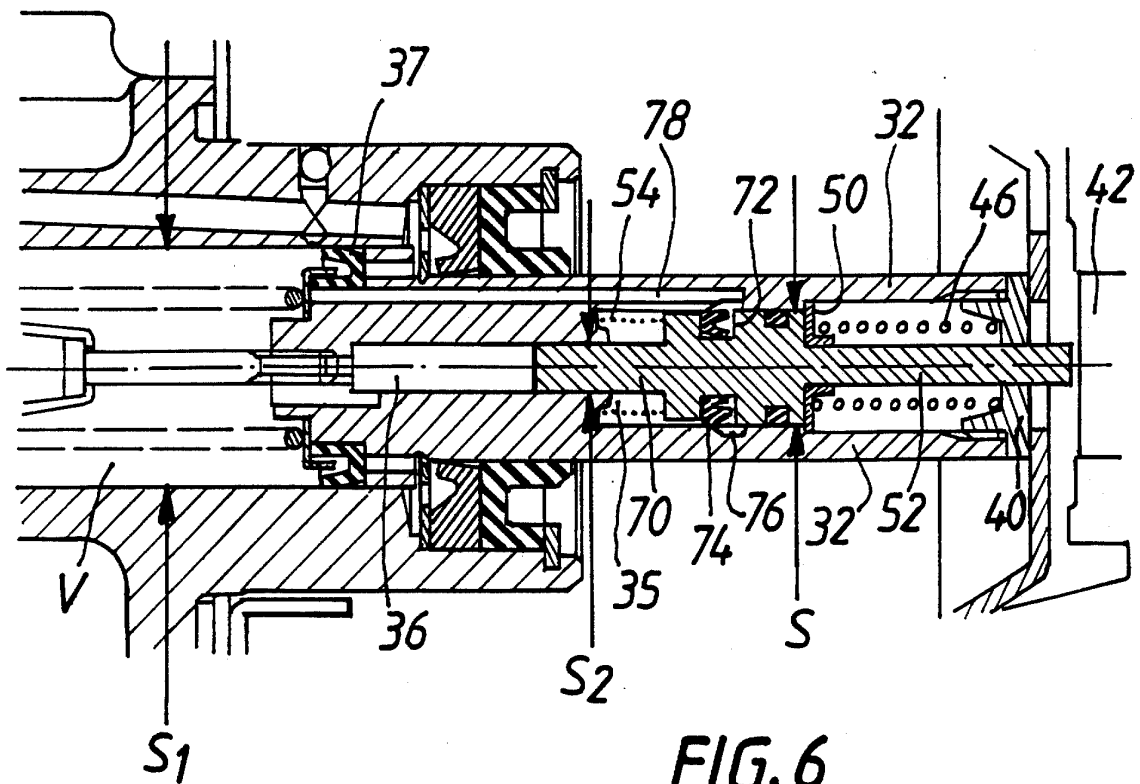


FIG. 6

4/4

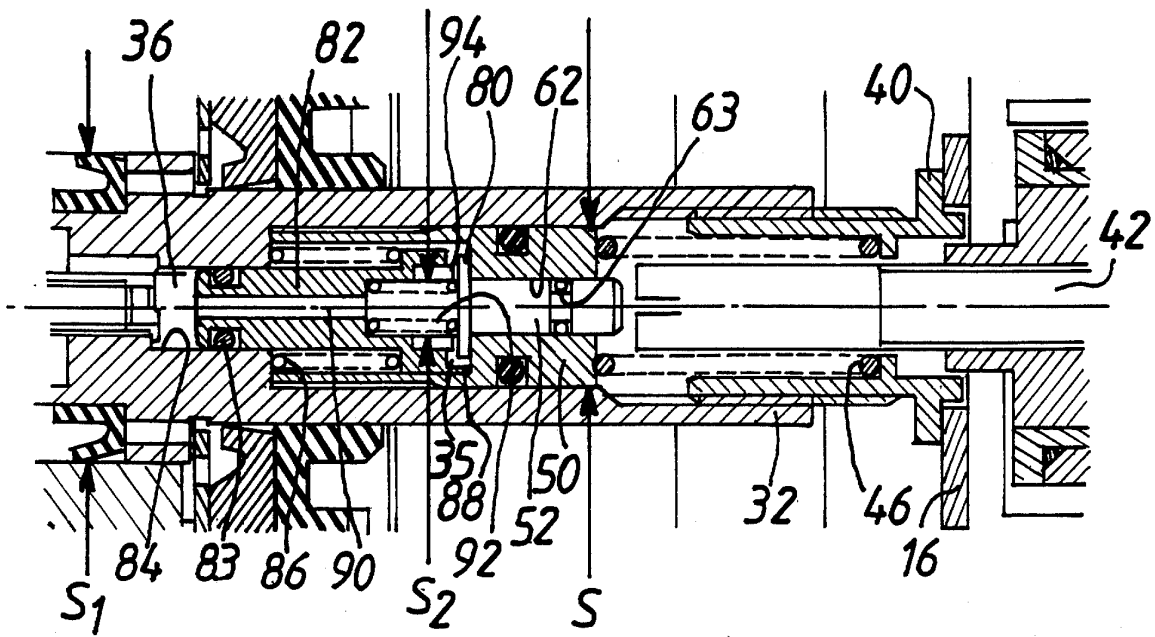


FIG. 7

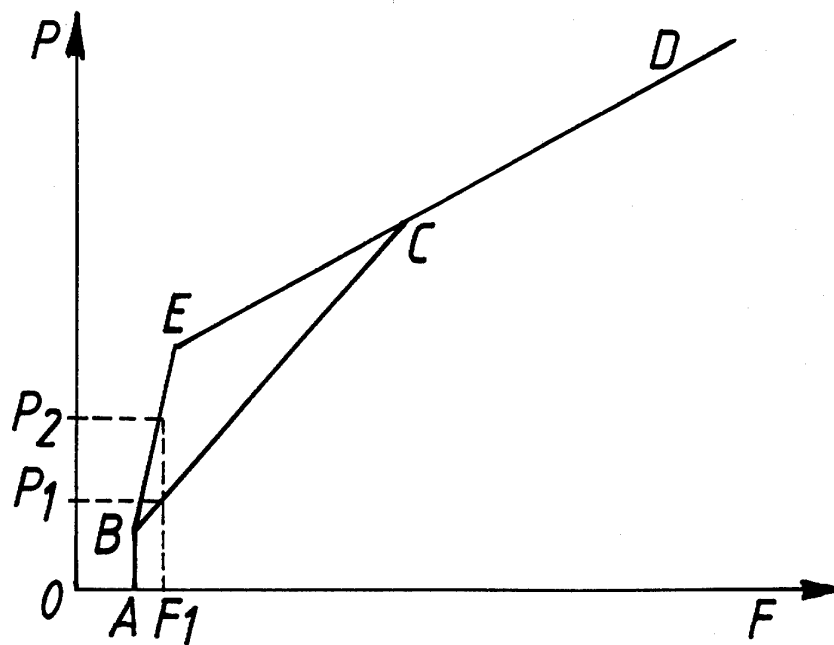


FIG. 8

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
A	EP 0 443 886 A (BENDIX EUROP SERVICES TECH) * colonne 2, ligne 22 - colonne 3, ligne 27; figure 1 *	1

A	DE 44 29 439 A (LUCAS IND PLC) * colonne 4, ligne 18 - colonne 5, ligne 47; figures 1,2 *	1

A	DE 26 28 204 A (DBA SA) * page 5, ligne 11 - page 6, ligne 18; figure 1 *	1

A	GB 2 236 563 A (TEVES GMBH ALFRED) * page 4, ligne 31 - page 6, ligne 12; figures 1,2 *	1

		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.CL.6)
		B60T
Date d'achèvement de la recherche		Examineur
17 Mars 1997		Blurton, M
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général 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		