

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

5. — VÉLOCIPÉDIE.

N° 362.619

Frein pour cycles.

M. ÉMILE LEMOINE résidant en France.

Demandé le 23 janvier 1906.

Délivré le 10 avril 1906. — Publié le 2 juillet 1906.

L'invention est relative à un frein pour cycles, motocycles, voitures automobiles, etc., très énergique, très facile à régler et dans lequel les pressions s'équilibrent. Il offre encore les avantages d'être simple de construction, par suite économique et d'être facile à installer sur toute machine existante.

Le dessin ci-joint montre, à titre d'exemple, un système de construction de ce frein.

La fig. 1 est une coupe verticale perpendiculaire à l'axe de la roue.

La fig. 2 une coupe verticale suivant A-A de la fig. 1.

1 est une cuvette en tôle emboutie qui est fixée sur la roue de la bicyclette, 2 un cuir rivé sur une bande métallique extensible 3 dont une extrémité 4 est fixée à la traverse 5 enfilée sur l'axe de la roue 6 et dont l'autre extrémité est reliée par un tourillon à la petite branche 7 d'une équerre tournant autour de l'axe 8. Un ressort de rappel 9 et une tringle de traction 10 complètent le dispositif.

La traverse 5 vient s'appuyer sur le cadre de la bicyclette, elle est donc immobilisée et il en est conséquemment de même de la bande métallique garnie de cuir, qui, dans la position de repos, est concentrique à la cuvette et présente un diamètre extérieur un peu plus

petit que le diamètre intérieur de cette dernière, évitant ainsi tout contact pendant la marche avant.

Dès que le conducteur produit, par un moyen quelconque connu, une traction sur le fil 11, la grande branche de l'équerre est entraînée vers la gauche, le tourillon de la branche 7 refoule la bande 2 dont le diamètre s'accroît et il se produit entre le cuir et la cuvette une pression d'autant plus énergique que la traction sur le fil 11 est plus considérable. Il faut remarquer, en outre, que le mouvement de la roue, dont le sens de rotation est indiqué par une flèche, tend à ouvrir le cercle de la bande, c'est-à-dire que cet effet s'ajoute au précédent et augmente l'énergie du freinage.

Le réglage de la position initiale est facilement obtenu à l'aide de la tige filetée 10 et de son écrou 13 manœuvré par l'étrier de connexion 12.

Le fil 11 traverse l'étrier et est arrêté à l'intérieur par une bague, de sorte que l'attache ainsi constituée permet à l'étrier de tourner sans entraîner le fil dans son mouvement; par contre, à l'extrémité opposée, l'écrou 13 participe au mouvement de rotation de 12, ce qui est obtenu en perçant 12 d'un trou carré et en donnant cette même forme à l'intérieur de 13.

On comprend que de cette façon on puisse

facilement par vissage ou dévissage raccourcir ou allonger la tringle 10 pour régler la bande du frein.

RÉSUMÉ.

5 Un frein de cycle ou d'automobile dans lequel la friction est obtenue par une bande de

cuir qui vient presser sur la surface intérieure d'une cuvette de diamètre et de largeur déterminés suivant l'effort total à produire.

ÉMILE LEMOINE.

Par procuration :

P. FOLLIN.

Fig. 1

Fig. 2.

