

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 4.

N° 761.238

Dispositif de fixation pour moteurs auxiliaires de bicyclettes.

M. Fritz GOCKERELL résidant en Allemagne.

Demandé le 22 juillet 1933, à 14^h 30^m, à Marseille.

Délivré le 3 janvier 1934. — Publié le 14 mars 1934.

(Demande de brevet déposée en Allemagne le 22 juillet 1932. — Déclaration du déposant.)

Dans les bicyclettes à moteur auxiliaire fixé au-dessus de la roue avant, on a déjà proposé de soutenir le moteur à l'aide de tiges-supports prenant appui sur le moyeu 5 ou sur l'extrémité inférieure de la fourche, et en plus, d'assujettir ce moteur sur la partie antérieure du cadre de la bicyclette, à l'aide d'une attache convenable. Ce mode d'assemblage présente de graves inconvénients pour la raison que les organes de fixation supérieurs du moteur s'accommodent difficilement des freins de roue-avant à tige rigide que l'on trouve généralement dans le commerce. 10

La présente invention concerne un dispositif de fixation pour moteurs auxiliaires du genre en question, lequel dispositif supprime ces difficultés. Conformément à l'invention, le moteur est relié par une articulation à la pièce qui sert de guide à la partie inférieure de la tige de commande du frein de la roue avant. Dans ces conditions, on peut adjoindre ultérieurement à toute bicyclette un moteur auxiliaire, sans qu'il 15 soit nécessaire de modifier ou de remplacer le frein commercial de la roue avant. Le simple remplacement de la pièce inférieure servant de guide au frein à main permet à tout cycliste de procéder lui-même à la fixation subséquente du moteur auxiliaire, et cela sans aucune complication et sans 20 25 30

qu'il soit nécessaire de recourir à des outils spéciaux. Un autre avantage de la présente invention est de permettre le placement du moteur auxiliaire à proximité du dessus de 35 la roue avant, c'est-à-dire très bas, le centre de gravité de la bicyclette venant occuper de ce fait même une position basse fort avantageuse.

En vue de réaliser la fixation du moteur 40 conformément à la présente invention, la pièce inférieure qui sert de guide au frein à main est munie, en dehors de l'ouverture verticale à travers laquelle passe la tige du frein, d'une ouverture transversale située à 45 l'avant et destinée à opérer l'assemblage avec le moteur. De plus, la partie antérieure de cette pièce guide-frein peut être fourchue. De préférence, la partie antérieure de la pièce guide-frein est excentrée 50 par rapport à l'ouverture donnant passage à la tige de frein, ceci en vue de rapprocher le plus possible de la jante de la roue-avant la commande allant du moteur à cette dernière. 55

Le dessin annexé représente, à titre d'exemple un mode d'exécution de l'objet de l'invention :

La fig. 1 représente, en vue latérale, la partie avant d'une bicyclette de type usuel, 60 munie d'un moteur auxiliaire ;

La fig. 2 montre, vue en plan et à une

échelle agrandie la pièce guide-frein, à laquelle est articulé le moteur auxiliaire.

La partie antérieure 1 du cadre de la bicyclette comporte un frein à main qui est actionné par la tige 2 usuelle. Un moteur auxiliaire 3 est soutenu à l'avant par des tiges-supports 4 qui s'étendent vers le bas jusqu'au moyeu de la roue-avant, tandis qu'à l'arrière, il est assemblé par un axe d'articulation avec la pièce 5, laquelle sert simultanément de guide à l'extrémité inférieure de la tige 2 du frein à main. Ainsi qu'il ressort de la figure 2, la pièce 5 présente une ouverture 6 pour le passage de la tige 2 du frein et plus en avant elle est percée transversalement d'une ouverture 9 qui traverse les bras 7 et 8 de son extrémité fourchue, cette ouverture 9 étant destinée à recevoir l'axe d'articulation et d'assemblage du moteur auxiliaire. La partie antérieure de la pièce 5 est excentrée par rapport à l'ouverture 6 dans le sens de l'axe de l'ouverture 9. De cette façon, la courroie qui sert d'organe de transmission de la commande se trouve rapprochée de la jante de la roue dans la mesure du possible. L'extrémité arrière 10 de la pièce 5 est filetée et sert à l'assemblage de cette pièce 5 avec le sommet 11 de la fourche de la roue-avant. La partie arrière 10 concordant comme exécution avec les pièces usuelles que l'on emploie comme guides-freins pour la roue-avant, il suffit du remplacement de cette pièce par une autre conforme à l'invention pour permettre l'adjonction d'un moteur auxiliaire à la bicyclette.

Il est bien entendu que la pièce 5 peut subir diverses modifications. Ainsi par exemple, l'extrémité antérieure de cette pièce peut ne pas être fourchue, la bride de jonction du moteur étant alors exécutée en forme de fourche. L'on pourrait également disposer, au voisinage immédiat de l'ouverture 6, deux tenons permettant d'opérer l'assemblage avec le moteur et de cette manière, varier le mode de fixation, sans changer la disposition générale de l'invention qui vient d'être décrite.

RÉSUMÉ.

Bicyclette avec moteur fixé au-dessus de la roue-avant, comportant les particularités suivantes, prises ensemble ou séparément :

1° Le moteur est assemblé par une articulation avec la pièce qui sert de guide à l'extrémité inférieure de la tige d'actionnement du frein à main de la roue-avant ;

2° Cette pièce servant de guide inférieur au frein de la roue-avant est munie, en avant de l'ouverture verticale livrant passage à la tige du frein, d'une ouverture transversale ou de tenons ou d'autres moyens en permettant l'assemblage avec le moteur auxiliaire ;

3° La partie antérieure de la pièce servant de guide au frein à main de la roue-avant est excentrée ou décalée par rapport à l'ouverture qui livre passage à la tige du frein à main.

Fritz GOCKERELL.

Par procuration :
Étienne ROMAN.

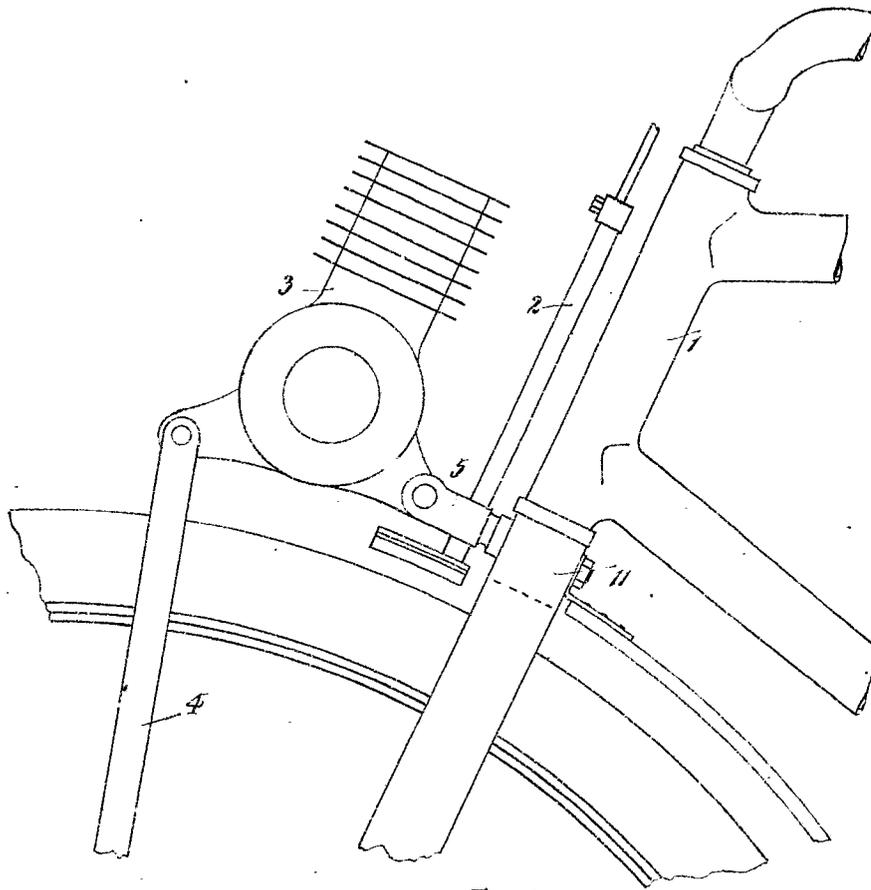


Fig. 1

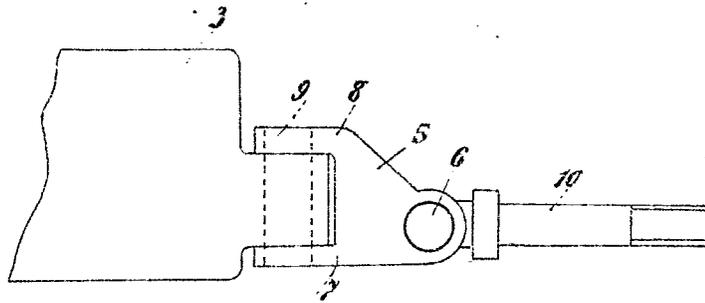


Fig. 2