

Motocycle caréné.

M. GIUSEPPE REMONDINI résidant en France (Seine-et-Oise).

Demandé le 3 février 1948, à 16^h 50^m, à Paris.

Délivré le 23 janvier 1952. — Publié le 24 avril 1952.

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

La présente invention concerne notamment un motocycle caréné, cette carène augmentant sensiblement les qualités aérodynamiques de l'engin sans qu'il se trouve exposé à offrir une grande prise aux vents latéraux.

Les organes du motocycle sont des organes normaux connus, mais sa membrure présente la particularité d'offrir un support de siège disposé juste au-dessus de la transmission — boîte de vitesse et chaîne — qui est de disposition normale, support de siège par conséquent fortement surbaissé. Le siège est complété par un dossier voisin d'un plan tangent, légèrement incliné, à la périphérie de la roue arrière.

La carène disposée sur cette membrure forme tunnel où est placé le moteur et se prolonge vers l'avant par deux panneaux terminés par des coques protège-pieds, les pieds du conducteur se trouvant sensiblement au niveau de l'axe de la roue avant.

Les coques sont complètement ouvertes latéralement pour permettre de dégager les pieds des repose-pieds mais les panneaux du tunnel permettent de serrer la machine entre les genoux.

Les deux parties avant de la carène forment des auvents de protection recouvrant les genoux et les jambes du conducteur et ces auvents se rejoignant, au niveau du pivot de la fourche avant, pour former un panneau incliné protège-corps, se terminant par un pare-brise transparent, situé au niveau des yeux du conducteur.

Les lignes de fuite du dossier du conducteur se prolongent par une coque effilée qui coiffe la partie antérieure et la partie supérieure de la roue arrière.

Le motocycliste se trouve fortement protégé des intempéries, vers l'avant, et est complètement dégagé sur les côtés.

La disposition particulière de cette motocyclette rend possible, avec des cotes d'habitabilité conformes aux cotes normalisées de l'habi-

tabilité des véhicules automobiles, de ne dépasser, ni l'empattement d'une motocyclette normale, ni sa voie, tout en conservant son angle de braquage et en le surbaissant fortement.

La tenue de route de l'engin, dont la transparence aux vents latéraux est à peine inférieure à celle d'une motocyclette normale, avec un centre de gravité très abaissé, un appui ferme du conducteur, des mains sur le guidon à commande renvoi direct disposé derrière le panneau protège-corps, des genoux sur le tunnel enveloppe du moteur, des pieds, dans les coques, du dos sur le dossier tangent incliné à la roue arrière, est excellente.

Cette motocyclette carénée ne nécessite en outre pas la présence de roues auxiliaires, releposables ou non, qui étaient de règle sur les engins analogues connus. Elle reste très simple et, à part la carène elle-même, sa construction n'exige que des organes connus de formes courantes.

La description qui va suivre, faite en référence aux dessins annexés, donnés à titre d'exemple non limitatif, fera bien comprendre comment l'invention peut être mise en pratique.

La fig. 1 représente une vue de profil de la motocyclette munie de la carrosserie.

La fig. 2 est une vue en plan correspondant à la fig. 1.

La fig. 3 est une vue de face avant correspondant à la fig. 1.

Le motocycle comprend une fourche avant 1 à suspension amortie télescopique de système connu qui pivote sur une portée double 2 située derrière la fourche et convenablement inclinée.

L'axe de pivotement de la fourche dans cette portée 2 se termine par un double palonnier 3 dont les extrémités comportent les articulations de biellettes de renvoi 4. Chacune des biellettes aboutit à des articulations d'extrémité d'un palonnier 5 qui termine la tige verticale 6 d'un guidon 7.



Le guidon 7 tourne dans une portée 8 double parallèle à la portée 2.

La commande du guidon 7 est donc directe sur la fourche. Un frein de direction est adjoint à l'endroit convenable.

La portée double 8 est fixée au cadre qui va être décrit ci-après.

Le cadre se compose de deux triangles latéraux gauche dont les côtés 9 et 10 s'attachent sur la portée 2 et reçoivent les pattes de fixation de la portée 8. Chacun des triangles latéraux est complété par un côté 11 sensiblement horizontal, à sa partie inférieure. Les deux sommets des triangles où aboutissent les côtés 9 et 11 sont réunis par une entretoise 12 transversale. De ces nœuds partent les deux côtés d'un arceau 13 peu incliné sur la verticale qui sont triangulés sur les côtés 9 par des entretoises sensiblement horizontales 14. Sur les côtés de l'arceau 13, peu au-dessous des points d'attache des entretoises 14, sont montées des chapes 15, supports des axes 16 d'articulation de la fourche arrière 17 suspendue.

L'arceau 13 reçoit encore un ensemble triangulé encadrant la partie antérieure et supérieure de la roue arrière, et composé de jambes 18 et d'armatures sensiblement horizontales 19 de support d'un plateau.

La fourche arrière 17 comprend un ensemble triangulé articulé autour de l'axe 16 et les montants inférieurs sont articulés eux-mêmes sur le dispositif de rappel élastique amorti, non représenté.

Elle enserre la roue arrière 20 et ses accessoires, tambour de frein et commande de frein par palonnier 21 et un pignon de chaîne sous carter 22.

L'ensemble moteur 23, sous forme de bloc ou non, repose entre les deux triangles gauches, sur les membrures 11.

Le cadre ainsi constitué se présente de profil sensiblement comme la juxtaposition de deux triangles où sont attachés, au sommet libre du plus grand d'entre eux la fourche avant, et au sommet commun, ou à peu près, la fourche arrière. Le plus petit des deux triangles a son côté sensiblement horizontal peu éloigné du sommet commun et du sol.

Le siège 24 du motocycliste est disposé sur les côtés 14 et un dossier 25 est appuyé à l'arceau 13, ces deux parties étant convenablement rembourrées.

Il est à remarquer que les membrures 9 joignent approximativement en ligne droite la douille 2 et les sommets 12, alors que les membrures 10 s'écartent sensiblement du plan vertical pour aboutir aux membrures 11, parallèles et qui se rattachent au même sommet 12, en

ménageant la place du carter du moteur et de ses annexes, éventuellement sous carters séparés.

L'habillage de ce cadre est fait de la manière suivante :

Une coque 26 enveloppe les membrures 9 et 10 pour former deux panneaux latéraux 27 prolongés vers l'avant par des plaques 28 qui se prolongent jusqu'au niveau de l'axe de la roue avant 29 et même au delà, encadrant, à distance convenable, la partie inférieure de la fourche 1 et la partie postérieure moyenne de la roue avant 29. Ces panneaux 28 sont terminés, à leur partie avant, par une coque profilée 30 destinée à envelopper les pieds du motocycliste.

A la partie inférieure des panneaux 28 et se raccordant aux coques 30 ainsi qu'aux panneaux 28 eux-mêmes, sont situés deux pare-boues 31, de forme arrondie, en vue du dessus et qui viennent s'arrêter à peu près au niveau des membrures 10.

Les coques se prolongent, à leur partie supérieure, par des toits arrondis 32 qui viennent se rejoindre au-dessus des membrures 9 et en arrière de la douille 2, ces toits 32 réunis se prolongeant par un panneau unique arrondi et incliné 33, prolongé par un pare-brise incliné transparent 34.

Le panneau unique 33 qui se trouve situé entre la douille 2 et la douille 8, est à peu près à la même inclinaison que ces dernières et est percé des orifices 35 nécessaires au passage des biellettes 4 de liaison du guidon 7 et de la fourche 1.

Les panneaux 27 sont prolongés vers l'arrière et sous le siège par des plaques 36 qui s'appuient aux extrémités de la traverse 12.

La partie supérieure de la roue arrière 20 est habillée par une coque 37 profilée contenant un pare-boue qui se termine par une partie articulée 38. Cette coque 37 contient le réservoir à carburant et la pointe se termine par une surface 39 pouvant recevoir le numéro minéralogique du véhicule et la lanterne arrière 40.

Le dessus de la coque 37 est recouvert par un abattant 41 qui s'y raccorde ainsi qu'aux lignes de fuite du dossier 25 et qui recouvre un siège auxiliaire rembourré sous lequel peuvent être disposés des coffres, l'abattant étant lui-même rembourré intérieurement pour pouvoir servir de dossier, comme indiqué en traits mixtes sur la fig. 1.

Un abattant 42, recouvrant une trappe ouverte dans la coque dans sa partie qui recouvre la surface comprise entre les deux membrures 9 permet d'accéder au carburateur 43 qui trouve placé à la partie arrière supérieure du moteur 23.

Des pédales de conduite, et particulièrement une pédale de frein 44, sont articulées sur des axes disposés dans les coques 30.

La pédale 44 est reliée par une tige 45 au palonnier 21. Une pédale de mise en marche 46, dépasse sur le côté d'un des panneaux 36.

L'engin ainsi conçu présente la particularité d'offrir une prise très faible aux vents latéraux, prise à peine supérieure à celle qu'offre une motocyclette montée normale. Les volumes offerts aux pilotes sont conformes aux règles d'habitabilité normalisées des véhicules automobiles, sans augmentation de l'empattement normalisé des motocyclettes.

Le pilote placé très bas se maintient fermement au guidon à commande directe et au levier de redressement qu'il constitue, ainsi que par ses genoux, sur les panneaux 26.

La voie de ce véhicule n'est pas supérieure à l'encombrement, mesuré au repose-pieds, d'une motocyclette normale.

Le braquage de la fourche, par l'écartement judicieux des panneaux 28 et la disposition des coques 30, reste égal à 30° de part et d'autre du plan axial longitudinal.

La protection du pilote contre les intempéries est grandement améliorée par le pare-brise 34, les coques 30 qui protègent ses pieds, les toits 32 qui protègent ses genoux, le panneau 33 sa poitrine et il ne rencontre pas d'obstacles pour dégager latéralement ses pieds et ses jambes pour poser pied à terre.

Le pilote se trouve abaissé d'environ 30 centimètres par rapport à une motocyclette normale.

La ventilation du moteur, disposé dans un tunnel formé par les panneaux 27, est grandement améliorée.

La coque 26 peut être constituée en deux parties avec une ligne de joint contenue dans le plan longitudinal de symétrie du véhicule et comporter les panneaux de visite et trappes nécessaires, disposés aux endroits convenables.

Les organes de conduite sont fixés au guidon à la manière connue.

Il va en outre de soi que, sans sortir du cadre de la présente invention, on pourra apporter des modifications aux formes de réalisation qui viennent d'être décrites.

RÉSUMÉ.

La présente invention concerne un motocycle caréné comportant les particularités suivantes, applicables séparément ou en diverses combinaisons :

a. La membrure du motocycle comporte une fourche avant suspendue, une fourche arrière suspendue, réunies par un cadre servant de

support au moteur et à ses annexes, éventuellement groupés sous forme de bloc, et le cadre présente un support de siège situé aussi près que possible de la transmission de la puissance à la roue arrière, ce support de siège étant complété par un arceau incliné dont le plan est sensiblement tangent au logement de la roue arrière et qui sert de support à un dossier, les repose-pieds du conducteur se trouvant reportés sensiblement au niveau de l'axe de la roue avant;

b. Le cadre est enveloppé à l'aide d'une coque qui forme tunnel à paroi arrière inclinée, autour du moteur, les panneaux latéraux de cette coque se prolongeant de chaque côté du motocycle, sensiblement au delà de l'axe de la roue avant, en encadrant la partie inférieure de la fourche avant et la partie postérieure de la roue avant;

c. Les parties du panneau situées vers l'avant sont prolongées par des coques destinées à protéger les pieds du motocycliste, ces coques ne présentant qu'une faible profondeur et leur bord latéral, qui permet la sortie latérale aisée des pieds du motocycliste, se prolongeant vers le bas par un pare-boue constitué par une plaque horizontale de forme sensiblement triangulaire pour rejoindre les panneaux latéraux, alors que la partie supérieure des coques forme un auvent destiné à protéger les genoux du conducteur;

d. Les auvents des deux coques latérales se rejoignent pour former derrière la douille de pivotement de la fourche avant un panneau unique bombé incliné formant un protège-corps pour le conducteur, protège-corps prolongé vers le haut par un pare-brise transparent;

e. Les lignes de fuite du dossier se prolongent par une coque profilée se terminant sensiblement en pointe et qui enveloppe les parties antérieure et supérieure de la roue arrière;

f. La coque profilée avant est séparable en deux parties selon l'axe longitudinal du véhicule;

g. Un guidon est situé derrière le protège-corps et commande directement, par des biellettes traversant ce dernier, le pivotement de la fourche avant;

h. La coque avant présente une trappe de visite enveloppant le carburateur du moteur disposé juste devant le conducteur et entre ses jambes;

i. La coque avant comporte des panneaux amovibles latéraux servant de trappes de visite;

j. Les deux panneaux latéraux avant encadrent la fourche avant à une distance qui permet néanmoins son braquage de 30°;

k. L'emplacement du conducteur présente les

cotes d'habitabilité normalisées de l'industrie automobile;

l. La coque arrière contient le réservoir de carburant et est munie d'un couvercle pivotant rabattable, servant de dossier à un siège auxiliaire qu'il recouvre;

m. La pointe de la coque arrière se termine par une surface plane servant à l'inscription du numéro minéralogique;

n. La coque arrière se termine, vers sa partie basse postérieure, par un abattant formant

garde-boue, abattant à charnière qui permet le démontage de la roue arrière;

o. Des pédales de conduite sont disposées, auprès des repose-pieds, dans les coques avant;

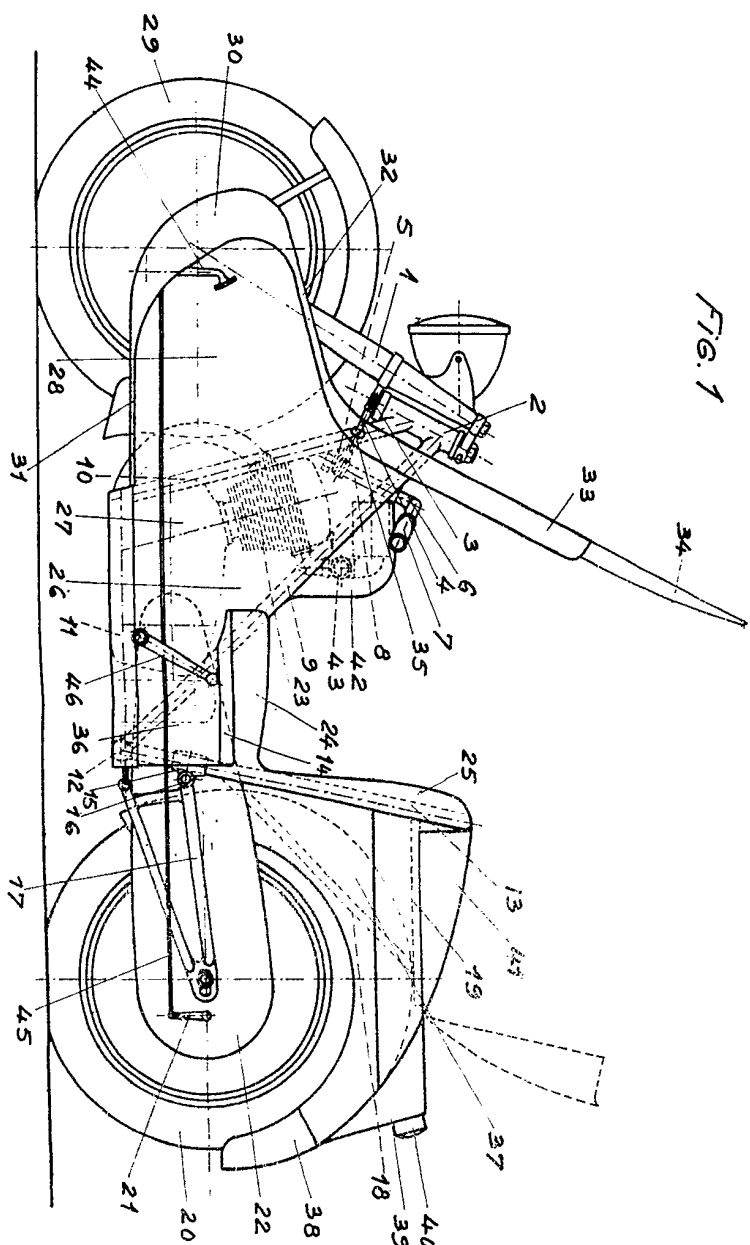
p. L'empattement du motocycle reste l'empattement normalisé de ce genre de véhicule.

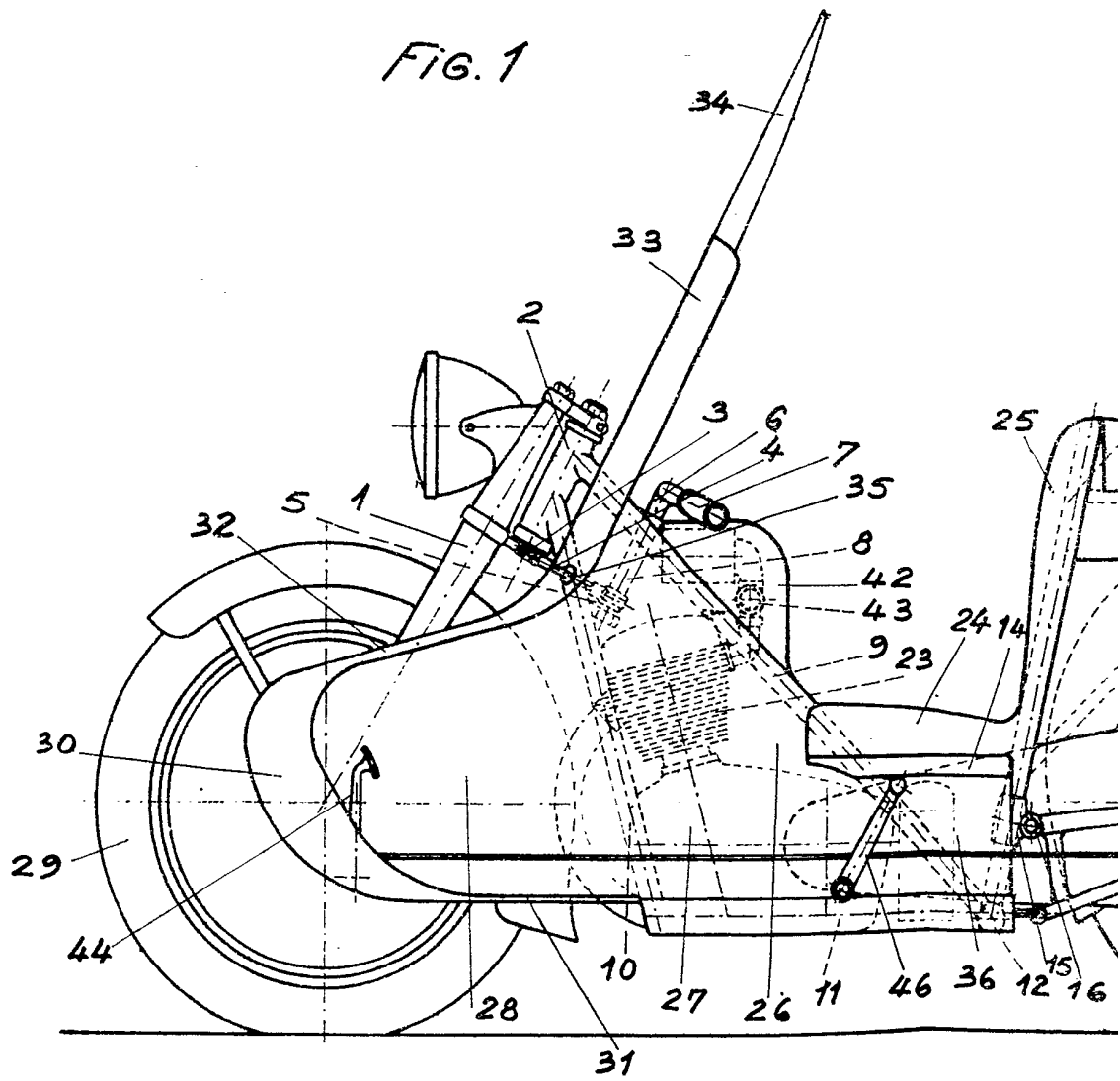
GIUSEPPE REMONDINI.

Per procuratione :

ELLUIN, BARNAY et MASSALSKI.

FIG. 1





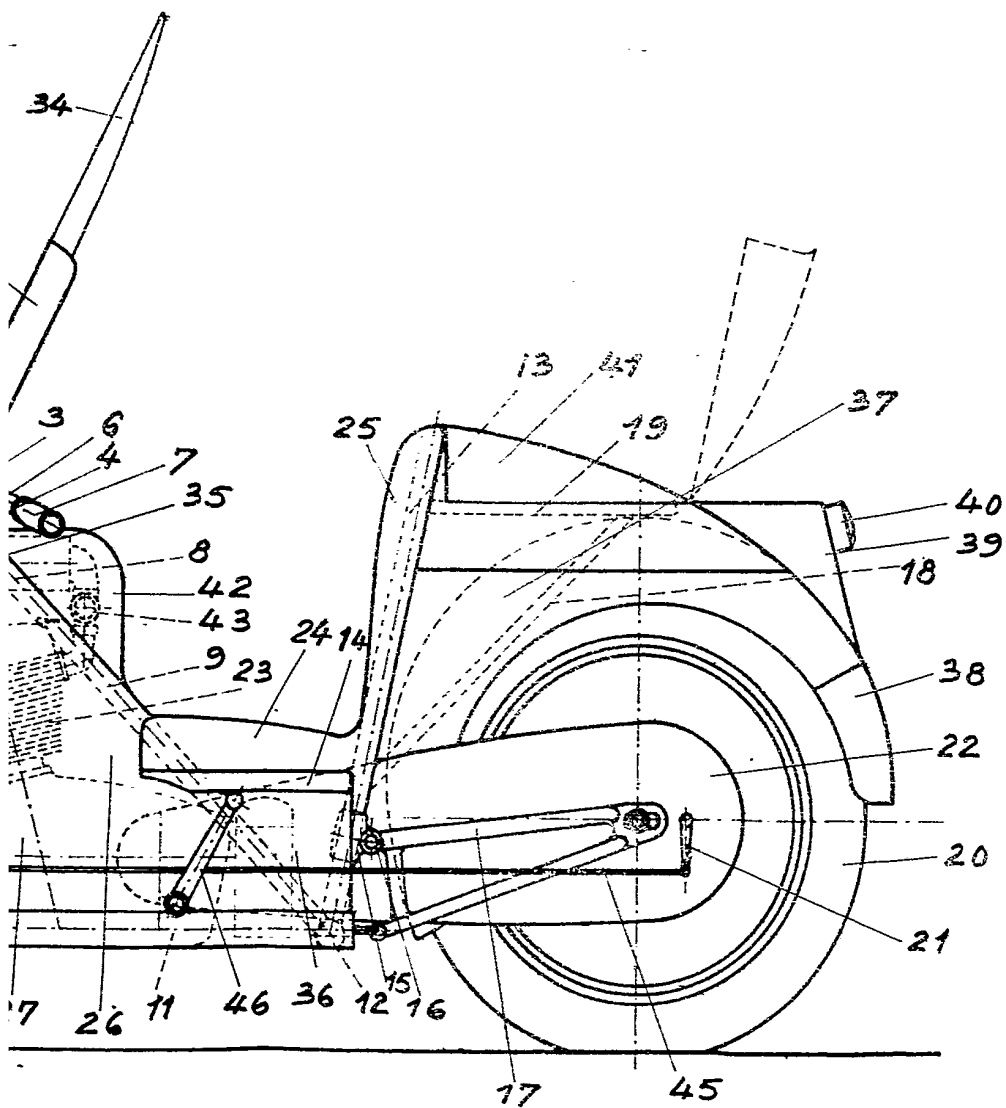


Fig. 2

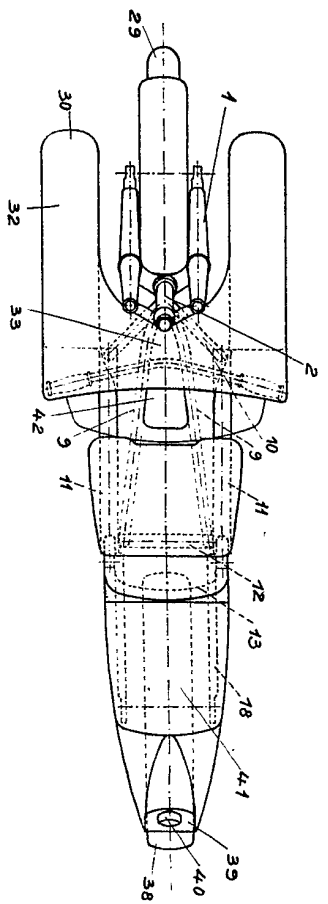


Fig. 3

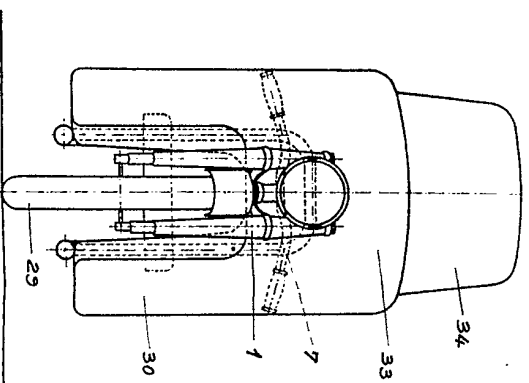


Fig. 2

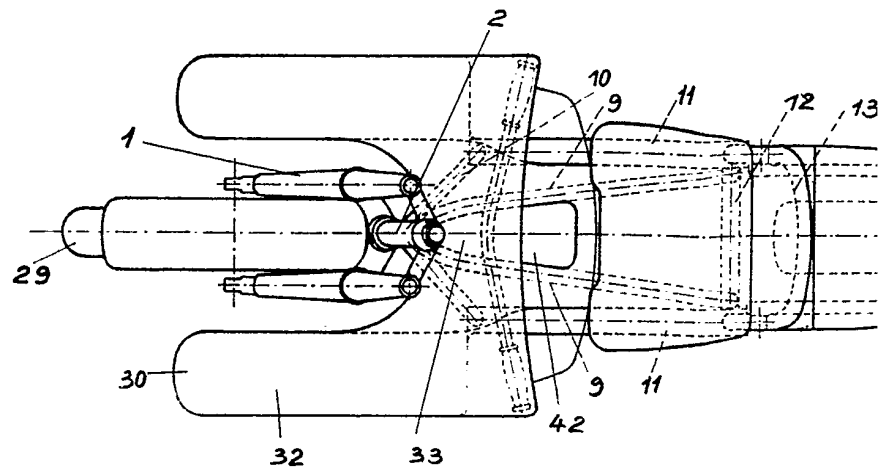


Fig. 3

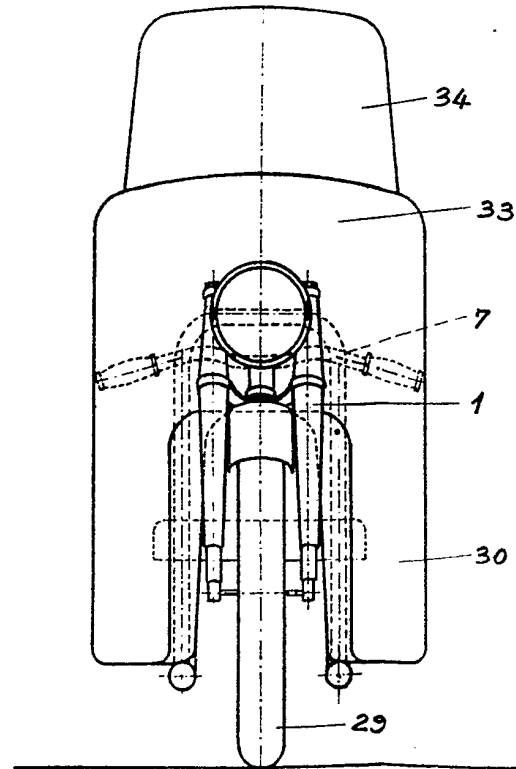


Fig. 2

