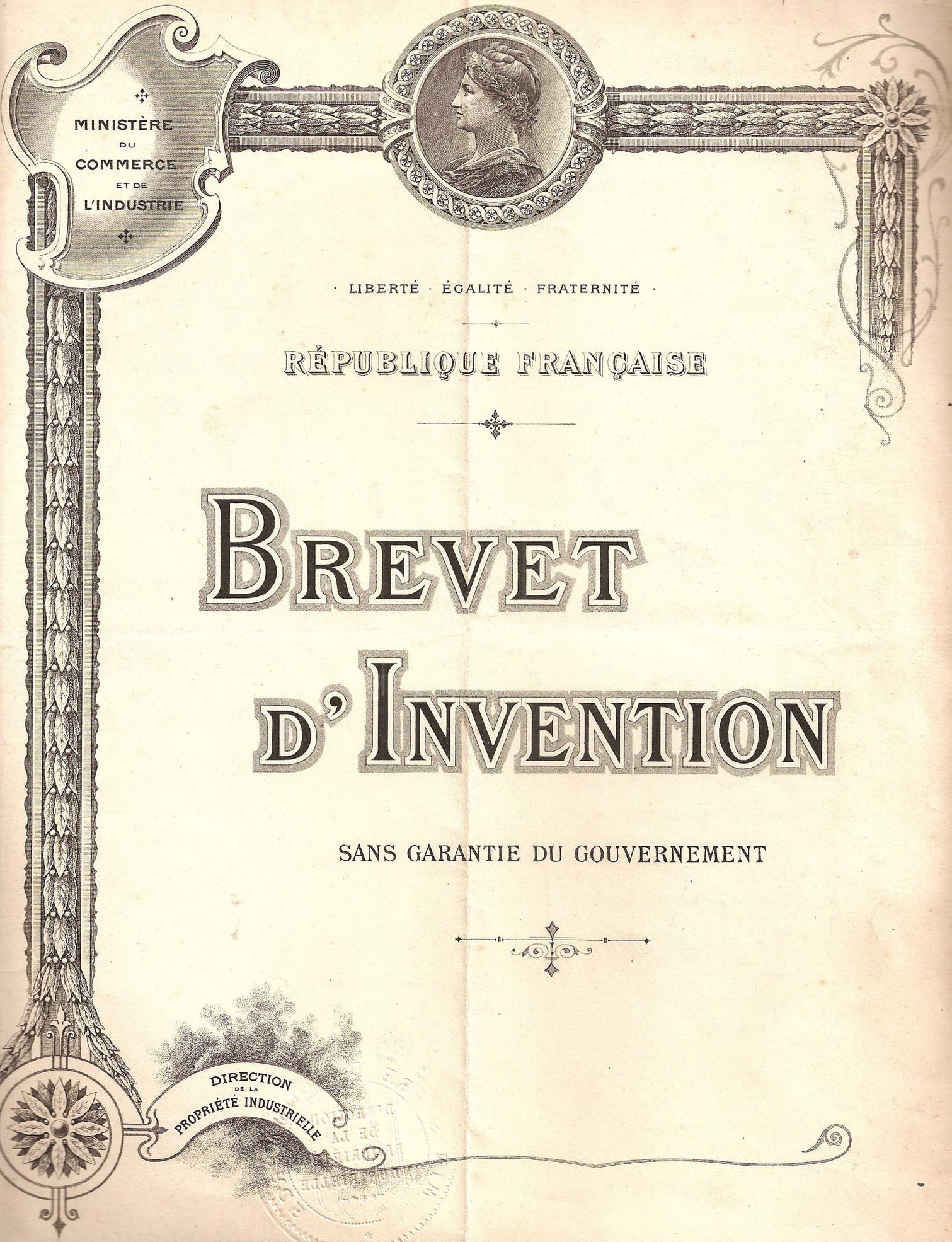


20

N^o 21200



MINISTÈRE
DU
COMMERCE
ET DE
L'INDUSTRIE

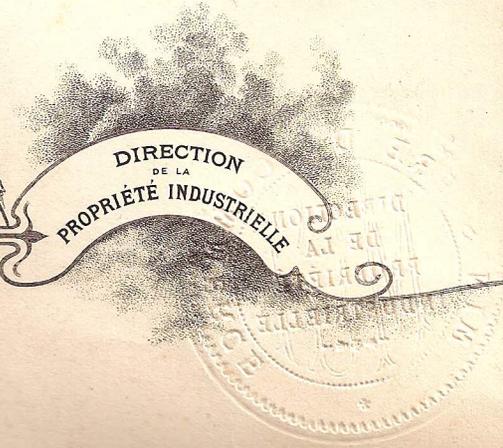


LIBERTÉ · ÉGALITÉ · FRATERNITÉ ·

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

BREVET D'INVENTION

SANS GARANTIE DU GOUVERNEMENT



DIRECTION
DE LA
PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

BREVET D'INVENTION

DÉLIVRÉ SANS GARANTIE DU GOUVERNEMENT

Sous le N°

111202

LE MINISTRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Vu la loi du 5 Juillet 1844, modifiée par les lois des 31 Mai 1856 et 7 Avril 1902, par l'article 58 de la Loi de finances du 26 Décembre 1908, et par l'article 51 de la Loi de finances du 31 Décembre 1921,

Vu le procès-verbal dressé le 21 décembre 1921, à 16 heures 45 minutes à l'Office national de la Propriété Industrielle

ARRÊTÉ:

ART. 1^{er} —

Il est délivré à M. Pouché (Eugène)
représenté par M. Elluin, Paris
un brevet d'invention de quinze années, qui ont commencé à courir au jour du procès-verbal susindiqué, pour
perfectionnements apportés
aux fentes de cycle.

ART. 2 — Le présent arrêté, constituant le brevet d'invention, est délivré conformément à l'article 11 de la loi du 5 Juillet 1844, modifiée par les lois des 31 Mai 1856 et 7 Avril 1902, portant que « les brevets dont la demande aura été régulièrement formée seront délivrés sans examen préalable, aux risques et périls des demandeurs, et sans garantie soit de la réalité, de la nouveauté, ou du mérite de l'invention, soit de la fidélité ou de l'exactitude de la description »

Une ampliation du présent arrêté à laquelle sera joint un exemplaire imprimé de la description et du dessin déposé, sera délivrée au demandeur du présent brevet.

Paris, le

17 juillet

1921

Pour le Ministre et par délégation.

Le Directeur de la Propriété industrielle,

CH. DROUETS

Pour expédition certifiée conforme,

Le Chef de Bureau:



OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

N° 545.202

5. — VÉLOCIPÉDIE.

Perfectionnements apportés aux jantes de cycle.

M. EUGÈNE BOUCHE résidant en France (Calvados).

Demandé le 24 décembre 1921, à 16^h 25^m, à Paris.

Délivré le 17 juillet 1922. — Publié le 7 octobre 1922.

La présente invention concerne des perfectionnements apportés aux jantes de cycles, s'appliquant aux jantes en bois ou métalliques et à tous genres de cycles, bicyclettes ou motocyclettes, dans lesquels le freinage est assuré par l'application d'un sabot sur la paroi latérale extérieure de la jante.

Dans les dispositifs actuellement employés, le sabot frotte, pendant le freinage, contre une paroi convexe. Ces conditions de travail ne sont assurément pas les meilleures pour obtenir un freinage énergique, puisque la surface frottante est réduite; par suite, une forte pression unitaire est nécessaire, ce qui détermine évidemment une usure considérable du sabot et un échauffement très grand de la partie frottante, échauffement qui diminue la résistance du sabot et contribue, par suite, à l'augmentation de l'usure. D'autre part, la chambre à air souffre de l'élévation de température à laquelle elle est soumise pendant un freinage prolongé, plus particulièrement lorsqu'elle est montée sur jante métallique.

La présente invention a pour but de remédier aux inconvénients ci-dessus énumérés; les perfectionnements apportés se caractérisent en ce que la jante est conformée de manière à présenter de chaque côté, une surface de frottement légèrement concave, sur laquelle vient s'appliquer le sabot de frein.

La surface de frottement de la jante étant concave, le sabot de frein peut s'appliquer

sur elle suivant une surface bien plus grande, toutes choses égales, que lorsque la surface de frottement est convexe. D'autre part, le sabot commence à s'user par ses bords, sans qu'il se crée de rainure longitudinale. Il en résulte :

1° Pour une pression unitaire donnée, un freinage plus énergique;

2° Pour obtenir un freinage déterminé, il n'est donc pas nécessaire de réaliser une forte pression, c'est-à-dire que l'usure et l'échauffement sont fortement réduits;

3° Il n'existe plus d'inconvénient à freiner pendant une longue durée;

Le dessin annexé représente, à titre d'exemple, deux formes de réalisation de l'invention.

La fig. 1 est une coupe partielle d'une jante en bois d'après l'invention.

La fig. 2 est une coupe analogue d'une jante métallique.

Dans les deux exemples représentés, la jante comporte latéralement une surface de frottement *a-b*, *a'-b'*, légèrement concave; cette surface peut être celle d'un tore ayant pour axe de révolution l'axe de la jante et pour génératrice un arc de cercle *a-b*. Mais, évidemment, il est possible de choisir pour *a-b* toute forme de courbe plus spécialement appropriée.

Dans l'exemple de la figure 2, la jante métallique, est constituée par une tôle profilée, ménageant entre la surface concave externe *a-b* et la surface interne une chambre *c*.

Prix du fascicule : 1 franc.

Le matelas d'air ainsi formé isole la surface frottante $a-b$, susceptible d'échauffement, de la surface d , au contact de la chambre à air; la chambre c forme ainsi gaine calorifuge, ou isolateur thermique.

La corde $a-b$ peut être plus ou moins grande, suivant l'épaisseur donnée à la jante; il est préférable que la proportion entre la longueur de cette corde et l'épaisseur de la jante reste constante (que la jante soit en bois ou en acier), de telle sorte que la surface frottante varie avec la section de la jante, qui est naturellement plus forte pour une motocyclette que pour une bicyclette : c'est-à-dire que, pour une pression unitaire donnée, le freinage sera d'autant plus énergique que les jantes seront plus fortes, en d'autres termes, que la machine sera plus lourde et plus puissante.

1° Perfectionnements apportés aux jantes de cycles, s'appliquant aux jantes en bois ou métalliques, caractérisés en ce que la jante est conformée de manière à présenter de chaque côté une surface de frottement légèrement concave, sur laquelle vient s'appliquer le sabot de frein.

2° Forme de réalisation des perfectionnements suivant 1°, plus spécialement applicable aux jantes métalliques, caractérisée en ce que la jante est constituée par une tôle profilée ménageant entre la surface externe de frottement et la surface interne une chambre formant isolateur thermique.

EUGÈNE BOUCHE.

Par procuration :

Henri ELLUIN.

Fig.1.

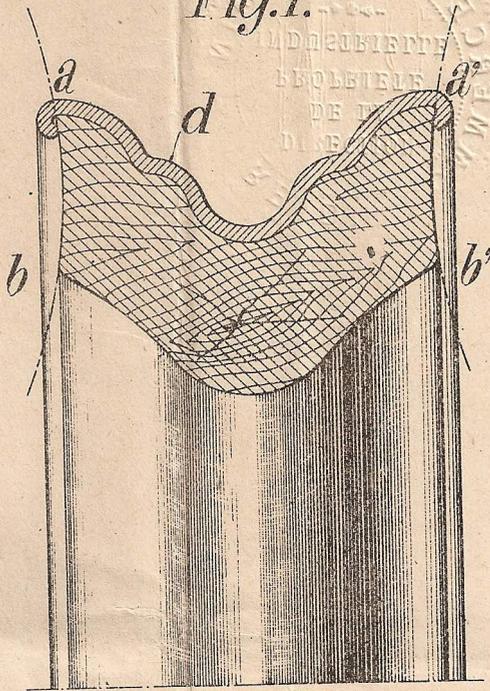
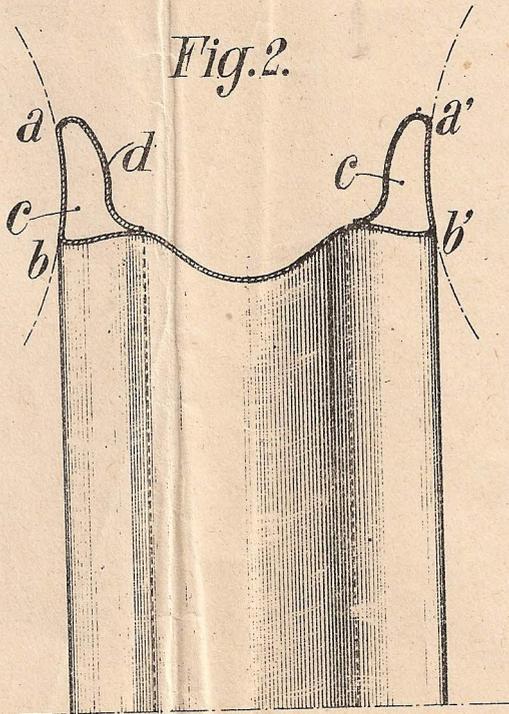


Fig.2.



EXTRAIT DE LA LOI DE FINANCES DU 31 DÉCEMBRE 1921

ART. 51.

La taxe des brevets d'invention, établie par l'article 4 de la loi du 5 Juillet 1844, sera payable à dater du 1^{er} Janvier 1922 pour les annuités venant à échéance et acquittées à partir de cette date, suivant le tarif fixé ci-après :

Pour les 1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e et 5^e annuités : 125 francs.

Pour les 6^e, 7^e, 8^e, 9^e et 10^e annuités : 200 francs.

Pour chacune des annuités ultérieures : 300 francs.

EXTRAIT DE LA LOI DU 5 JUILLET 1844

(Modifiée par les lois des 31 Mai 1856 et 7 Avril 1902)

ART. 8.

La durée du brevet courra du jour du dépôt prescrit par l'article 5 (dépôt de la demande de brevet à la Préfecture dans les départements et, pour le département de la Seine, à l'Office National de la Propriété Industrielle).

ART. 32.

Sera déchu de tous ses droits :

1^o Le breveté qui n'aura pas acquitté son annuité avant le commencement de chacune des années de la durée de son brevet⁽¹⁾.

L'intéressé aura, toutefois, un délai de trois mois au plus pour effectuer valablement le paiement de son annuité, mais il devra verser, en outre, une taxe supplémentaire de 5 francs, s'il effectue le paiement dans le premier mois, de 10 francs, s'il effectue le paiement dans le second mois, et de 15 francs, s'il effectue le paiement dans le troisième mois.

Cette taxe supplémentaire devra être acquittée en même temps que l'annuité en retard.

2^o Le breveté qui n'aura pas mis en exploitation sa découverte ou invention, en France, dans le délai de deux ans⁽²⁾, à dater du jour de la signature du brevet, ou qui aura cessé de l'exploiter pendant deux années consécutives, à moins que, dans l'un ou l'autre cas, il ne justifie des causes de son inaction.

3^o Le breveté qui aura introduit en France des objets fabriqués en pays étranger et semblables à ceux qui sont garantis par son brevet⁽³⁾.

Néanmoins, le Ministre du Commerce et de l'Industrie pourra autoriser l'introduction⁽⁴⁾ :

1^o Des modèles de machines ;

2^o Des objets fabriqués à l'Etranger, destinés à des expositions publiques ou à des essais faits avec l'assentiment du Gouvernement.

ART. 33.

Quiconque, dans des enseignes, annonces, prospectus, affiches, marques ou estampilles, prendra la qualité de breveté sans posséder un brevet délivré conformément aux lois, ou après l'expiration d'un brevet antérieur, ou qui, étant breveté, mentionnera sa qualité de breveté ou son brevet sans y ajouter ces mots : *sans garantie du Gouvernement*, sera puni d'une amende de 50 à 1.000 francs. En cas de récidive, l'amende pourra être portée au double.

(1) La durée du brevet court du jour du dépôt de la demande.

La loi n'a point réservé à l'Administration le droit d'accorder des délais pour la mise en exploitation des inventions, ni pour le paiement des annuités.

Les questions de déchéance sont exclusivement de la compétence des tribunaux civils.

Le Ministre ne peut donc accueillir aucune demande tendant, soit à obtenir des délais pour le paiement de la taxe ou la mise en exploitation des inventions soit à être relevé d'une déchéance.

Le paiement des annuités doit être effectué sans avis préalable de l'Administration, à la Caisse d'un Receveur particulier des Finances ou à celle d'un Trésorier-Payeur général. Dans le département de la Seine, le versement doit être effectué à la Caisse de l'Agent Comptable de l'Office National de la Propriété Industrielle, 26^{bis}, Rue de Pétersbourg.

Lorsque le jour de l'échéance tombe un dimanche ou un jour férié, l'annuité doit être acquittée la veille.

Les annuités ne sont remboursées qu'en cas de versement fait en double emploi. En dehors de ce cas, tout versement d'annuité ou de taxe supplémentaire, alors même qu'il aurait été effectué après l'échéance, demeure définitivement acquis au Trésor. Aucun changement ne peut être apporté dans l'affectation des taxes d'annuités, après qu'elles ont été versées.

(2) Ce délai a été porté à trois ans, à compter du dépôt de la demande, pour les ressortissants des Etats unionistes. (Convention du 20 mars 1883, modifiée par l'Acte additionnel du 14 décembre 1900).

(3) Aux termes de l'art 5 de la Convention Internationale du 20 mars 1883, l'introduction par le breveté, dans le pays où le brevet a été délivré, d'objets fabriqués dans un des pays de l'Union, n'entraîne pas la déchéance ; mais le breveté reste tenu d'exploiter dans le délai de trois ans.

(4) Ces autorisations ne sont nécessaires que dans le cas d'introduction en France d'objets fabriqués dans un pays non unioniste.

DUPONT & ELLUIN

INGÉNIEURS - CONSEILS

42, Boulevard Bonne-Nouvelle, 42 — PARIS

BREVET D'INVENTION

PERFECTIONNEMENTS APPORTÉS AUX JANTES DE CYCLE *& Motocyclette*

Monsieur Eugène BOUCHE .

La présente invention concerne des perfectionnements apportés aux jantes de cycles, s'appliquant aux jantes en bois ou métalliques et à tous genres de cycles, bicyclettes ou motocyclettes, dans lesquels le freinage est assuré par l'application d'un sabot sur la paroi latérale extérieure de la jante.

Dans les dispositifs actuellement employés, le sabot frotte, pendant le freinage, contre une paroi convexe. Ces conditions de travail ne sont assurément pas les meilleures pour obtenir un freinage énergique, puisque la surface de frottante est réduite; par suite, une forte pression unitaire est nécessaire, ce qui détermine évidemment une usure considérable du sabot et un échauffement très grand de la partie frottante, échauffement qui diminue la résistance du sabot et contribue, par suite, à l'augmentation de l'usure. D'autre part, la chambre à air souffre de l'élévation de température à laquelle elle est soumise pendant un freinage prolongé, plus particulièrement lorsqu'elle est montée sur jante métallique.

La présente invention a pour but de remédier aux inconvénients ci-dessus énumérés; les perfectionnements apportés se caractérisent en ce que la jante est conformée de manière à présenter de chaque côté, une surface de frottement légèrement concave, sur laquelle vient s'appliquer le sabot de frein.

La surface de frottement de la jante étant concave, le sabot de frein peut s'appliquer sur elle suivant une surface bien plus grande, toutes choses égales, que lorsque la surface de frottement est convexe. D'autre part, le sabot commence à s'user par ses bords, sans qu'il se crée de rainure longitudinale. Il en résulte :

1°- pour une pression unitaire donnée, un freinage plus énergique .

2°- pour obtenir un freinage déterminé, il n'est donc pas nécessaire de réaliser une forte pression, c'est-à-dire que l'usure et l'échauffement sont fortement réduits .

3°- il n'existe plus d'inconvénient à freiner pendant une longue durée .

Le dessin annexé représente, à titre d'exemple, deux formes de réalisation de l'invention .

La fig. 1 est une coupe partielle d'une jante en bois d'après l'invention.

La fig. 2 est une coupe analogue d'une jante métallique .

Dans les deux exemples représentés, la jante comporte latéralement une surface de frottement $a-b$, $a'-b'$, légèrement concave ; cette surface peut être celle d'un tore ayant pour axe de révolution l'axe de la jante et pour génératrice un arc de cercle $a-b$. Mais, évidemment, il est possible de choisir pour $a-b$ toute forme de courbe plus spécialement appropriée.

Dans l'exemple de la figure 2, la jante métallique, est constituée par une tôle profilée, ménageant entre la surface concave externe $a-b$ et la surface interne une chambre e .

Le matelas d'air ainsi formé isole la surface frottante $a-b$, susceptible d'échauffement, de la surface d , du contact de la chambre à air ; la chambre e forme ainsi

gaine calorifuge, ou isolateur thermique.

La corde a-b peut être plus ou moins grande, suivant l'épaisseur donnée à la jante ; il est préférable que la proportion entre la longueur de cette corde et l'épaisseur de la jante reste constante, (que la jante soit en bois ou en acier), de telle sorte que la surface frottante varie avec la section de la jante, qui est naturellement plus forte pour une moto-cyclette que pour une bicyclette : c'est-à-dire que, pour une pression unitaire donnée, le freinage sera d'autant plus énergique que les jantes seront plus fortes, en d'autres termes, que la machine sera plus lourde et plus puissante.

R E S U M E

1 - Perfectionnements apportés aux jantes de cycles, s'appliquant aux jantes en bois ou métalliques, caractérisés en ce que la jante est conformée de manière à présenter de chaque côté une surface de frottement légèrement concave, sur laquelle vient s'appliquer le sabot de frein.

II - Forme de réalisation des perfectionnements suivant 1, plus spécialement applicable aux jantes métalliques, caractérisée en ce que la jante est constituée par une tôle profilée ménageant entre la surface externe de frottement et la surface interne une chambre formant isolateur thermique.

3 pages
mot nul
mot ajouté

Monsieur Eugène BOUCHE .