

du spider et le déplacement des éléments mobiles 101 et 102 de la toiture sont obtenus à partir d'un moteur électrique, non représenté, commandé par le conducteur. Le moteur électrique actionne, par des dispositifs réducteurs convenables et par tous moyens appropriés, non représentés, l'arbre 104 disposé suivant l'axe d'articulation de l'élément 102. A chaque extrémité de cet arbre se trouve placé un dispositif comme décrit ci-dessous. Sur l'élément 102 et en son point d'articulation est fixée une douille cylindrique 197 portant deux bossages 198 diamétralement opposés. Deux palettes 199 sont fixées sur l'arbre 104 et disposées à l'intérieur du tambour 197 pour pouvoir buter sur les bossages 198. Sur l'axe 104 est monté un tambour 200 sur lequel s'enroule le câble de commande 209 de l'ouverture du spider. Dans le moyeu du tambour 200 est pratiquée une rainure 201 qui peut s'engager sur une clavette 202 fixée sur l'arbre 104. L'une des faces latérales du tambour porte une came 203 qui est maintenue en contact avec un doigt 204, solidaire d'une partie fixe de la carrosserie, par l'intermédiaire d'un ressort 205 s'appuyant, d'une part, sur la face latérale opposée du tambour et, d'autre part, sur une butée 206 fixée sur l'arbre 104. On verra, dans la description ci-après, la forme et la disposition que doit avoir la came par rapport aux bossages 198 solidaires de la douille 197. L'ensemble de la carrosserie étant en place et le spider fermé, on doit d'abord lever le panneau 109. Pour cela, l'arbre 104 tourne, en entraînant, au moyen de la clavette 202 engagée dans la rainure 201, le tambour 200 suivant un angle voisin de 180°.

Le câble 209 s'enroule sur le tambour et tire la biellette 115 solidaire du panneau 109, celui-ci est soulevé et un dispositif de verrouillage d'un type quelconque le maintient dans la position ouverte.

Le doigt 204 s'appuie sur la partie 207 de la came qui permet l'engagement de 202 dans 201. Durant ce mouvement, les palettes 199 ont tourné d'environ 180°, mais n'ont pas entraîné la douille 197, n'ayant pas rencon-

tré les bossages 198. A la fin de cette course, le doigt 204 repousse le tambour 200, dégage la clavette 202 de l'évidement 201 et maintient le tambour dans cette position, du fait qu'il s'appuie sur la partie 208 de la came durant 180° environ. Les palettes 199 qui butent contre les bossages 198 ont entraîné ceux-ci et provoqué le décapotage, étant bien entendu qu'il existe des dispositifs amortisseurs, du genre de ceux employés, par exemple, dans la forme de réalisation représentée fig. 18, destinée à freiner le mouvement en fin de course. Les éléments 101 et 102 étant en place dans le spider, provoquent le déverrouillage du panneau 109 qui se rabat, sous l'action de son propre poids ou d'un ressort, et ferme le pider. Le tambour 200 est rappelé en sens inverse sous l'action du câble 209 et revient dans la position qu'il avait au début du second mouvement.

On voit facilement que les mêmes mouvements ou des mouvements correspondants se reproduisent de façon identique lorsqu'on remet la toiture en place, le moteur entraînant à ce moment l'arbre 104 en sens inverse.

La fermeture du panneau 109 en provoque le déverrouillage au moyen d'un dispositif quelconque et lors de l'ouverture, le déverrouillage est obtenu, par exemple, par un système à friction entraînant un taquet, actionné par l'arbre 104 lui-même, qui repousse le verrou.

#### REVENDEICATION :

Carrosserie transformable pour véhicules automobiles, caractérisée en ce que des éléments mobiles, et en particulier des éléments formant la toiture, sont reliés cinématiquement entre eux, de façon à permettre, après un déplacement convenable, d'escamoter les éléments formant la toiture dans un réceptacle au moyen d'au moins un organe de commande disposé à la portée du conducteur du véhicule automobile.

#### SOUS-REVENDEICATIONS :

- 1 Carrosserie transformable d'après la revendication, caractérisée en ce que les élé-