

respond à un déplacement angulaire maximum de l'axe 23 et par conséquent du couvercle 3 du spider. La disposition est telle que ce dernier parcourt plus de la moitié
5 de sa course avant que le pavillon commence à se déplacer.

La rotation continuant, le maneton 25 passe à son point mort en 25^a sur la droite joignant les axes 21, 26, le couvercle du spider étant alors ouvert en grand (position représentée en pointillé à la figure 2); à ce moment le pavillon se déplace très rapidement. Il arrive à sa position extrême ou position d'escamotage lorsque le maneton 15
10 occupe la position 15^b, le spider étant encore ouvert à moitié de son ouverture maximum. Le maneton 15 passe ensuite par son point mort opposé, en produisant l'allongement de la bielle 13 par compression du ressort 33; lorsque le maneton 15 arrive
20 dans sa position finale 15^c le maneton 25 arrive en 25^b, et le moteur s'arrête doucement, en comprimant le ressort 35 de la bielle 24.

25 On remarque que, le maneton 15 ayant dépassé son point mort, le ressort 33 est également comprimé; il se produit de ce fait un verrouillage automatique de l'ensemble des organes à fin de course.

30 Pour ramener le pavillon au-dessus de la caisse, il suffit de faire tourner le moteur 29 en sens inverse, cette manœuvre étant commandée par un commutateur, placé à portée du conducteur, comme décrit ci-après.

35 Comme le montrent les figures 4 et 5, la partie antérieure du pavillon 2 est reliée au pare-brise 40 par un verrou comprenant une gâche 41, fixée sur le pare-brise 40 et un crochet 42, pivotant en 43 sur une bielle 44, articulée en 45 sur une ferrure 46, fixée à l'extrémité antérieure du pavillon 2. La gâche 41 est isolée électriquement du pare-brise au moyen d'un isolant 47 et est reliée à un fil 48 du circuit électrique de
40 commande du moteur 29 (fig. 6).

Le moteur 29 est à deux enroulements inducteurs, correspondant chacun à un sens de marche et relié chacun d'une part à la masse et d'autre part à un fil 50, 51 respectivement. Les fils 50, 51 sont connectés à un inverseur 52 et à un commutateur 53. L'inverseur 52 est actionné par l'arbre 28,

de façon à passer de la position indiquée en trait plein à la position indiquée en pointillé, lorsque le maneton 15 arrive au voisinage de l'une de ses positions extrêmes, et à passer de la position indiquée en pointillé à la position indiquée en trait plein lorsque le maneton arrive au voisinage de son autre position extrême. La construction de ce type d'inverseur automatique et à rupture brusque étant bien connue, elle n'a pas été représentée au dessin.

Le commutateur 53, disposé à portée de la main du conducteur, est constitué par un disque isolé, portant des secteurs conducteurs 54 et 55; le secteur 54 se déplace en regard de plots 56 et 57, montés respectivement aux extrémités des fils 50 et 51, et d'un plot 58, relié électriquement à un fil 59. Le secteur conducteur 55 se déplace en regard d'un plot 60, relié à la masse par une lampe-témoin 61, d'un plot 62 relié électriquement au plot 60 et à un fil 64, et d'un plot 63 relié électriquement à un fil 65. Le fil 65 est relié par un fil 66 à l'une des bornes de la batterie 67, dont l'autre borne est à la masse par le fil 68. Le fil 64 est relié à l'enroulement 69 d'un relais, dont l'autre borne est reliée à la masse par le fil 48, aboutissant à la gâche 41 du verrou 42 (fig. 5), ce dernier étant en contact avec la partie métallique de la carrosserie, c'est-à-dire qu'il se trouve à la masse.

L'armature 70 du relais 69, rappelée par un ressort 71, porte un contact 72, relié au fil 59, et disposé en regard d'un contact 73, relié au fil 66.

Le fonctionnement est le suivant : Supposons que le pavillon 2 soit en place au-dessus de la caisse et soit relié au pare-brise par le verrou 41-42. L'inverseur occupe la position indiquée en trait plein, correspondant au sens de rotation du moteur qui provoque l'escamotage du pavillon. Le commutateur 53 occupe la position de repos représentée à la figure 6, de sorte que le circuit du relais 69, qui est fermé en 41, 42 est toutefois coupé entre les fils 64 et 65; de ce fait les contacts 72 et 73 du circuit du moteur s'appuient l'un sur l'autre, mais ce circuit est coupé entre les fils 50, 51 et 59. La lampe-témoin 61 est éteinte.

Pour obtenir l'escamotage du pavillon, le