

une portée 87 en forme de zone sphérique, emprisonnée entre deux emboutis 88, 89 de forme correspondante, dont les pattes 90, 91 sont rivées (ou soudées) sur le support de palier 92. Ce montage peut s'appliquer aux divers axes ou arbres du mécanisme décrit ci-dessus.

En outre, l'arbre conduit 28 du démultiplicateur 30 (fig. 3) est monté de préférence également par un palier à rotule dans le carter du démultiplicateur, le plus près possible du pignon qui est calé sur cet arbre, pour que les déplacements de l'arbre aient peu d'influence sur le jeu de l'engrènement.

On a représenté en 93 à la figure 3 une manivelle, par exemple la manivelle de mise en marche du moteur, que l'on peut utiliser comme moyen de secours en cas d'arrêt du moteur ou de décharge de la batterie, en l'engageant sur un axe 94 du démultiplicateur 30, en vue de commander les manœuvres à la main.

Bien entendu, l'invention n'est pas limitée aux détails de construction décrits ci-dessus, qui n'ont été donnés qu'à titre d'exemple, et l'on pourrait y apporter de nombreuses modifications sans sortir pour cela du cadre de l'invention.

RÉSUMÉ.

L'invention a pour objet une carrosserie à pavillon rigide escamotable, remarquable notamment par les caractéristiques suivantes considérées séparément ou en combinaison :

1° Les mécanismes qui commandent les déplacements du pavillon et du couvercle du spider sont actionnés par un organe moteur unique tel que l'ouverture et la fermeture du spider d'une part et l'escamotage du pavillon ou sa mise en place au-dessus de la caisse d'autre part, soient simultanés;

2° Ledit organe moteur est constitué par un double système de bielles et manivelles, les manivelles étant commandées par le même arbre;

3° Les manetons sont calés à un angle tel que l'un des mécanismes ait un mouvement rapide, pendant que l'autre est à peu près immobile, et *vice versa*;

4° Les mécanismes de commande comportent des organes élastiques dont la flexibilité

est telle qu'ils assurent normalement un déplacement positif et précis du couvercle du spider et du pavillon, mais puissent céder lorsque l'effort dépasse une valeur déterminée;

5° Le calage initial et/ou final de l'un des manetons (ou des deux manetons) est tel que ce maneton se trouve en deça et/ou au delà de son point mort dans la position extrême de l'organe (pavillon ou couvercle du spider) qu'il commande, de façon à maintenir cet organe élastiquement en place, à rattraper les jeux, à supprimer les bruits et à compenser les défauts d'ajustage ou de réglage;

6° Le mécanisme de commande du couvercle du spider comporte une bielle, munie d'un ressort permettant le raccourcissement de ladite bielle entre l'instant où le couvercle du spider se ferme et celui où le maneton s'immobilise, tandis que le mécanisme de commande du pavillon comporte une bielle, munie de deux ressorts permettant aussi bien l'allongement que le raccourcissement de ladite bielle, entre l'instant où le maneton passe par l'un de ses points morts et celui où il atteint la position extrême correspondante;

7° L'organe moteur commandant la manœuvre est actionné par l'intermédiaire d'un réducteur de vitesse à l'aide d'un moteur électrique unique à deux enroulements, pouvant tourner dans les deux sens;

8° Ledit réducteur de vitesse actionne un inverseur automatique, à fin de course du moteur dans les deux sens;

9° Le circuit du moteur comporte un commutateur, disposé à portée de la main du conducteur, et commandant en même temps le circuit d'un relais dans lequel est monté un interrupteur de sécurité, actionné par le verrou reliant le pavillon escamotable au pare-brise, de façon que ledit relais soit excité et coupe le circuit du moteur lorsque ledit verrou est dans la position de verrouillage;

10° Le circuit du relais comporte une lampe-témoin;

11° Les mécanismes de commande sont disposés de part et d'autre du spider, de façon à laisser libre la partie centrale de celui-ci, pour l'emplacement des bagages;