

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①1 N° de publication : **2 544 822**
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②1 N° d'enregistrement national : **83 06613**

⑤1 Int Cl³ : F 16 F 9/50; B 60 G 17/00, 21/06; F 16 F 9/04.

①2 **DEMANDE DE BREVET D'INVENTION**

A1

②2 Date de dépôt : 22 avril 1983.

③0 Priorité :

④3 Date de la mise à disposition du public de la
demande : BOPI « Brevets » n° 43 du 26 octobre 1984.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux appa-
rentés :

⑦1 Demandeur(s) : *Société anonyme dite : CAOUTCHOUC
MANUFACTURE ET PLASTIQUES. — FR.*

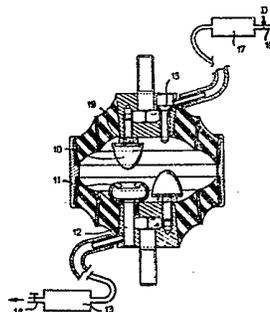
⑦2 Inventeur(s) : Jean-Pierre Béchu.

⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : C. M. Vingrief.

⑤4 Support élastique à asservissement pneumatique.

⑤7 Support élastique à enceinte déformable de caoutchouc
et pression d'appoint modulée assurant un amortissement actif
par mise en communication rapide lors des débattements avec
deux extravolumes maintenus à des pressions pré réglées pour
exercer des accélérations restant confortables en cas de dé-
battement.



FR 2 544 822 - A1

L'invention est du domaine des isolations antivibratoires de machines fixes, de véhicules automobiles, poids lourds, ferroviaires ou de navires, lorsque l'on dispose commodément d'une source d'air comprimé.

5 Les systèmes de suspensions actives connus consistent à corriger immédiatement, dès détection les sollicitations d'un déplacement, il s'agit donc d'une régulation de niveau qui risque d'entraîner des consommations de fluide ou d'air comprimé prohibitives, en exerçant des accélérations plus élevées
10 que le confort ne le permet.

Au contraire, une suspension pneumatique classique de véhicule assure une liaison élastique, aussi filtrante que nécessaire, grâce à sa flexibilité, ce qui demande toujours un amortissement par des moyens extérieurs ; la correction
15 de pression pour équilibrer des charges variables est assurée avec lenteur, sur la moyenne de plusieurs cycles d'oscillations, pour éviter les consommations inutiles d'air comprimé.

On connaît comme variante de suspensions pneumatiques classiques l'usage d'une enceinte épaisse d'élastomère adhérisé
20 à des armatures rigides, dont la déformation permet de porter une partie de la charge (en particulier sa valeur minimale ou tare du véhicule) assistée, pour le complément, d'une pression d'air variable avec la charge statique, qui suit donc
25 des variations plus rapides qu'une simple proportionnalité à la charge.

Ce type de dispositif est utilisé, par exemple, dans les suspensions ferroviaires, où la régulation de la pression dans une enceinte assure la fonction d'une suspension
30 pneumatique à section efficace à peu près constante, avec des variations très lentes par rapport à la fréquence propre, assurées par des régulateurs de niveau extérieurs, classiques dans cette application. Ceux-ci réalimentent le volume variable par communication avec la pression de la ligne
35 d'admission ou le détendent par échappement à l'air libre à l'intérieur d'un dispositif appelé valve de nivellement. Si la communication est rapide par des canalisations de forte

section , cette suspension est une simple régulation de niveau aux corrections brutales ; en l'absence d'amortissement, elle sera flottante car soumise à des oscillations entretenues.

5 Les constructeurs y remédient par une alimentation (et un échappement) à débit très réduit, par des gicleurs de petit diamètre, qui limitent la correction de l'assiette à une très faible valeur à chaque oscillation. Il en résulte que la suspension pneumatique ainsi constituée est très peu
10 amortie ; pour être confortable elle nécessite une grande flexibilité par adjonction de grands extravolumes, une limitation des courses par butée progressive et un amortissement d'appoint efficace.

L'invention a pour objectif de concilier les avantages des
15 suspensions pneumatiques à base de caoutchouc ayant des moyens de correction d'assiette lors des variations de charge avec ceux des suspensions pneumatiques proprement dites, actives, où l'amortissement des vibrations est recherché par une consommation d'énergie fournie par la détente d'air comprimé,
20 grâce à une modulation rapide de la pression d'appoint, ce qui évite les inconvénients de consommation d'air et d'amortissement complémentaire.

L'invention est caractérisée en ce que le volume interne, délimité par une paroi épaisse en caoutchouc adhésivé à des
25 armatures de renfort, est mis en communication rapide, par l'intermédiaire d'une valve de nivellement, lors des dépassements hors de la course morte, avec l'un ou l'autre de deux extravolumes, réglés, l'un à une pression surabondante, l'autre à une pression modérée. Ces pressions sont calculées
30 pour qu'après la mise en communication la somme des masses d'air réunies ait une pression exerçant sur la surface active environ 0,90 et 1,10 fois la valeur nécessaire à l'équilibre. A la fin de chaque demi-oscillation, le régulateur doit chercher à rétablir la pression initiale ou, ce
35 qui revient au même, il va chercher à rétablir la différence avec la pression actuelle dans le volume du travail. Pendant ce temps, dans le volume interne, la pression s'est abaissée avant que ne se produise la mise en communication avec l'extravolume .

à pression réduite. Il se produit un phénomène symétrique pour le demi cycle de compression. Le rétablissement s'opèrera par un très faible débit, au moyen d'un gicleur, entre la pression de ligne (ou l'atmosphère) et les extravolumes, à différentielle de pression plus réduite que dans l'usage classique et consommation d'énergie, par conséquent, plus faible.

Le fonctionnement et les applications du dispositif seront mieux compris en se reportant aux figures 1 à 4.

10 La figure 1 représente, à titre non limitatif, une suspension ferroviaire utilisant les propriétés de cette disposition dont le fonctionnement sera expliqué par le diagramme de la figure 2.

15 Deux ressorts coniques (1) et (2) sont utilisés en série pour porter une charge appliquée par les sandwiches horizontaux (4) et (5) qui apportent l'élasticité horizontale nécessaire, en enfermant un volume variable (3) le plus réduit possible, relié à un régulateur de niveau classique (6) par un canal approprié schématisé en (7), le levier (8) apportant la mesure de niveau par un embiellage approprié.

20 L'alimentation par le clapet (15), ou l'échappement par le clapet (11) fermant le canal (12) se produisent non plus par la pression de ligne et l'atmosphère comme dans l'usage traditionnel, mais à travers les extravolumes (13) et (17).

25 L'extravolume (17) est réalimenté par le détendeur (18) à partir de la pression d'alimentation, en rétablissant progressivement une pression surabondante calculée pour que la somme des volumes (3) et (17) exerce une sollicitation de 1,10 fois la pesanteur sur la masse suspendue. La détente par

30 le canal (12) se produit dans l'extravolume (13) préalablement réglé à une pression modérée par le détendeur (14) (qui peut être une simple fuite contrôlée) pression calculée pour exercer dès l'ouverture du clapet (11) dans la somme des volumes (3) et (13) une sollicitation de 0,90 fois la pesanteur sur la masse suspendue.

35 L'intérêt de la suspension pneumatique étant de pouvoir s'adapter à des charges variables, la pression d'équilibre

5 dans l'enceinte (3) sera obtenue par indexation du détenteur (18) à une mesure de la charge soit par capteur, soit par transmission lente de la pression moyenne dans l'enceinte (3). L'expérience permettra d'indexer ou non à la charge le détenteur (14) qui règle l'extravolume (13) à une pression très modérée. Une fuite contrôlée peut être réalisée par la porosité de tout ou partie d'une paroi-éventuellement déformable si elle est réalisée en élastomère cellulaire-dudit extravolume (13). De même suivant les besoins, 10 la mise en commun entre la suspension gauche et la suspension droite d'un véhicule - soit de l'extravolume (17) - soit de l'extravolume (13) - soit des deux, assure une rigidité d'antiroulis même si les pressions d'équilibre dans chaque enceinte (3) sont légèrement différentes sous des charges 15 mal centrées.

La figure 2 représente le diagramme de fonctionnement valable dans tous les cas revendiqués. Les abscisses sont les déplacements verticaux, et les ordonnées la force exercée par le support élastique sur la masse suspendue.

20 A l'intérieur des limites G-H où s'ouvrent les communications avec l'un ou l'autre des extravolumes, la masse d'air enfermée dans le volume de travail (3) procure à l'ensemble, du fait de son petit volume, une rigidité représentée par le segment AB lorsqu'on est à l'équilibre avec la charge nominale, et qui se déplace parallèlement en DC ou en EF si la 25 masse d'air a été accrue ou réduite par la communication. Au delà de l'ouverture de l'une ou l'autre communication, dans l'hypothèse où la régulation rétablissant les pressions antérieures ne se fait que lentement par rapport à un cycle d'oscillations, l'équilibre est décrit par la courbe polytro- 30 pique du volume total CX ou EY. Dans le cas contraire d'une régulation de niveau agissant immédiatement, les forces en jeu sont représentées par CU ou EV, avec des accélérations correctrices du déplacement exagérées par rapport au confort 35 requis.

Pour les débattements supérieurs à G-H, le confort dans la caisse est ainsi rendu équivalent à celui d'une suspension pneumatique de grande flexibilité qui suivrait le diagramme WZ parallèle aux deux polytropiques CX et EY. La masse

suspendue est rappelée alternativement vers les points I et J d'équilibre virtuel à masse d'air constante.

La différence de comportement est le travail actif absorbé dans un cycle. Si la communication se referme en H, la détente dans l'enceinte (3) suit la pente relativement raide CD ; au contraire, la compression à partir de G suit la pente EF jusqu'à ce que l'autre communication se produise. Le travail fourni contre la pesanteur est représenté par l'aire du parallélogramme EFCD parcouru dans le sens négatif, au contraire d'un cycle d'hystérésis transformant en chaleur cette énergie perdue en suivant le parallélogramme KLMP, représentatif d'un amortissement à friction (ou une ellipse pour un amortissement visqueux de l'enceinte caoutchoutique). Dans un mouvement périodique sinusoïdal, ces deux diagrammes se retrouveraient en opposition de phase. Si le rétablissement des pressions n'a pas le temps de se produire, le parallélogramme va se réduire jusqu'au segment AB, et un réglage expérimental de gicleurs permet de choisir le compromis d'amortissement voulu sans accroître les accélérations exercées, jusqu'à une correction aperiodique des impacts aléatoires de la route.

La figure 3 représente l'application à un support de cabine de poids lourd dont l'amélioration du confort demande une flexibilité procurant une fréquence propre de l'ordre de 25 2Hz en portant une charge de 200 à 300 Kg, qui doit recevoir, en conséquence, un amortissement notable afin de maintenir ce confort.

La figure 4 représente le support de cabine de poids lourd lorsque celui-ci est détendu en l'absence de charge. La petite butée conique (10) décollée de la valve d'étanchéité (11) assure la communication à plein débit par le canal (12) avec l'extravolume schématisé en (13) qui est antérieurement soumis à pression nulle par une fuite contrôlée (14), le clapet (15) restant fermé. Sur la figure 3, en position d'équilibre, la portée de la butée (10) sur la valve d'étanchéité (11) assure la fermeture de cette communication. Lorsque la butée (16) vient en contact avec le clapet (15) celui-ci se soulève et

met en communication l'enceinte (3) avec l'extravolume schématisé en (17) qui est préalablement soumis à une pression surabondante par le détendeur (18). Le réglage de la course morte peut se faire par les vis et contre-écrous (19) et (20).

5

Avec une section efficace de 80 cm², ce dispositif porte, par exemple, 215 Kg répartis entre une contrainte de 95 daN portés par l'élastomère et une pression relative de 1,5 bars dans la chambre interne. Il a été calculé que des pressions de 2 bars pour s'opposer à la compression ou de 1 bar pour s'opposer à la détente peuvent être assurées par un dispositif simplifié de valves-intégrées dans le volume actif du support élastique-et d'extravolumes : l'un de 0,5 dm³ soumis à une pression pré-réglée de 3,2 bars (toujours en pressions relatives) au moyen d'un détendeur, éventuellement intégré à sa paroi, l'autre de 2 dm³ environ, relié à l'atmosphère par un gicleur capable de faire tomber en 1 seconde environ la pression relative de 1 bar qui s'établit lors de la liaison rapide entre le volume actif antérieurement à 1,5 bar et ce dernier antérieurement à 0 bar relatif.

10

15

20

Du fait de ces faibles différentielles de pression, la valve de nivellement peut être simplifiée et intégrée par moulage de pièces de caoutchouc dans le support élastique et accepter de légères fuites. Avantage auxiliaire, ces organes soumis à des pressions inférieures à 4 bars et de volume inférieur à 20 dm³ ne sont pas soumis à la réglementation française sur les appareils à pression de gaz.

25

Si la charge à porter est susceptible de varier notablement, le fonctionnement décrit plus haut n'est pas modifié si la pression pré-réglée calculée à 3,2 bars pour porter 215 kg est modifiée en fonction de la charge.

30

De même suivant les besoins, la mise en commun entre la suspension gauche et la suspension droite d'un véhicule - soit de l'extravolume (17) - soit de l'extravolume (13) - soit des deux, assure une rigidité d'antiroulis même si les pressions d'équilibre dans chaque enceinte (3) sont légèrement différentes sous des charges mal centrées.

35

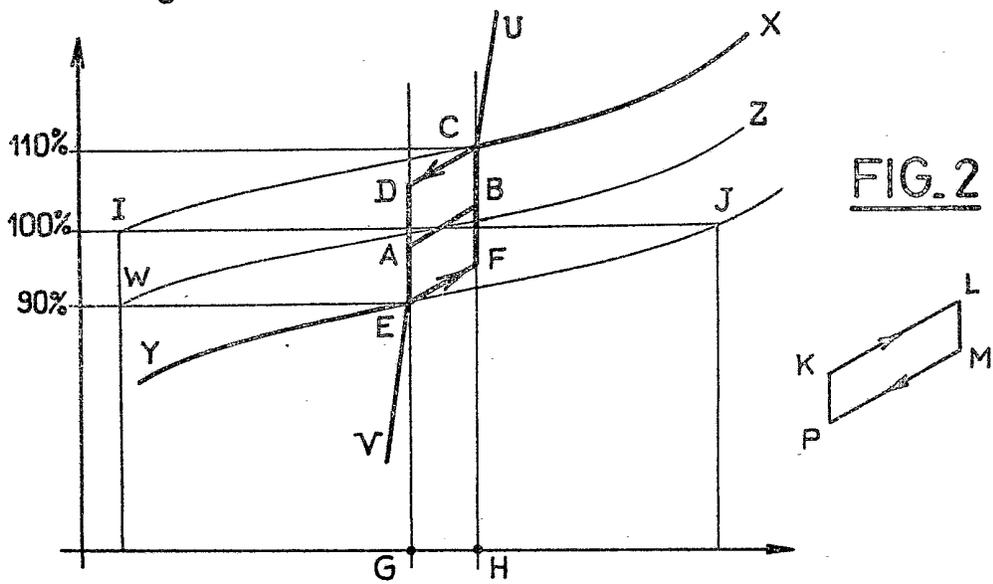
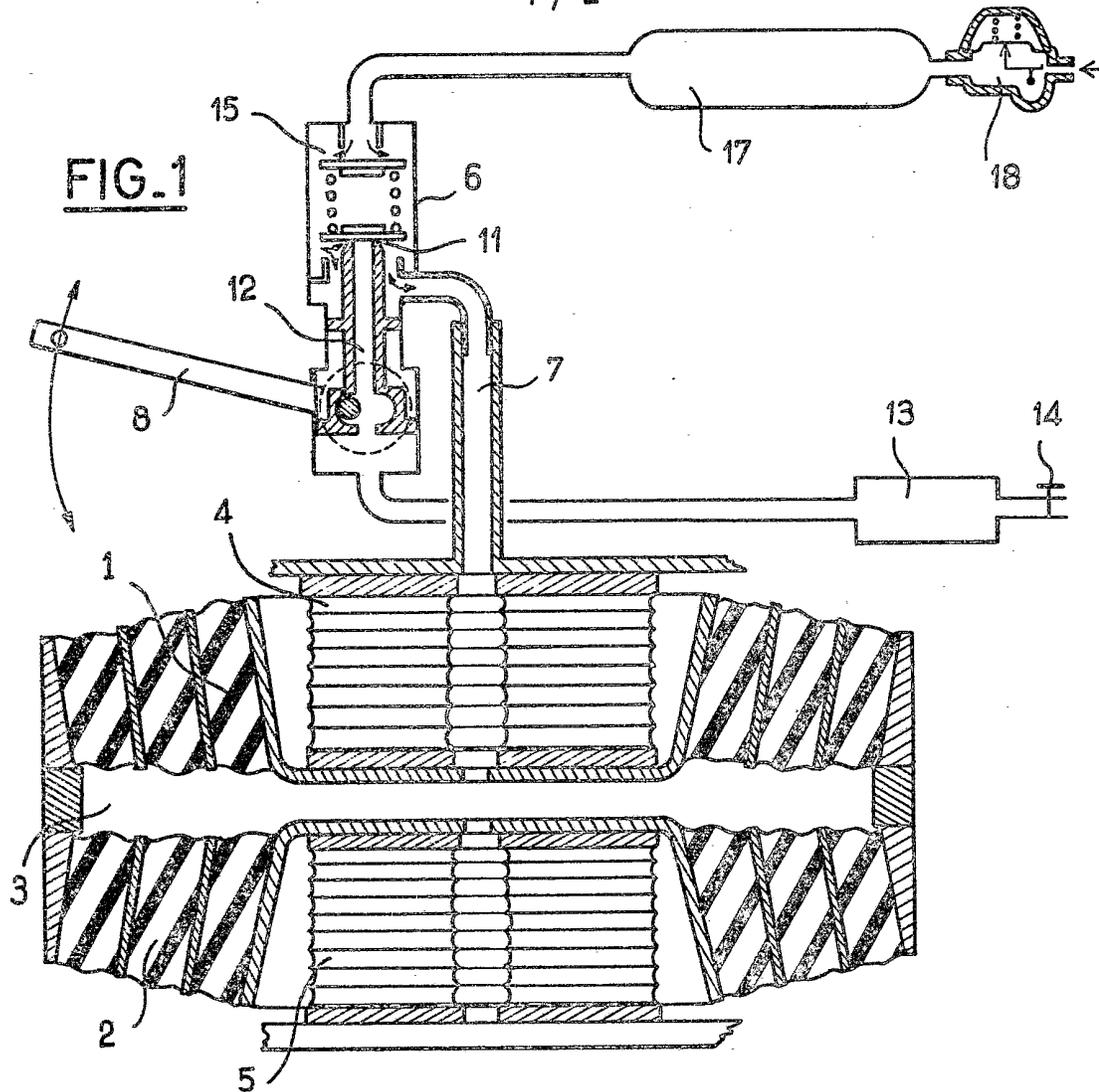
REVENDEICATIONS

2544822

- 5 1) Support élastique de machine ou de véhicule constitué d'une enceinte à volume variable fermée par une paroi épaisse de caoutchouc adhérisé à des armatures de renfort, caractérisé en ce que celle-ci supporte une partie de la charge, assistée pour le complément par une pression d'air dans l'enceinte ainsi constituée, et en ce que cette pression est modulée par la mise en communication rapide, de part et d'autre d'une faible course morte encadrant la position d'équilibre, avec l'un ou l'autre de deux extravolumes réglés à une pression surabondante et une pression modérée, ces pressions étant telles, qu'après la communication, une telle suspension communique à la masse suspendue des accélérations restant dans une valeur acceptable pour le confort des passagers.
- 10 2) Dispositif, selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'enceinte à volume variable est formée de deux parois coniques dont les flexibilités sont mises en série pour porter la charge suspendue.
- 15 3) Dispositif, selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que la ou les valves de communication rapide entre les volumes sont intégrées à l'intérieur de l'enceinte à volume variable.
- 20 4) Dispositif, selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que l'extravolume contenant la pression préalablement surabondante comporte dans sa paroi une partie déformable dont la déformation sert à contrôler le réglage de la pression.
- 25 5) Dispositif, selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce qu'une paroi au moins de l'extravolume contenant la pression préalablement modérée ou ramenée lentement à la pression atmosphérique est réalisée en matériau déformable tel qu'un élastomère cellulaire avec faible fuite répartie dans toute sa paroi.
- 30 6) Dispositif, selon l'une des revendications 1 à 5 caractérisé en ce que les systèmes de suspension de droite et de gauche du véhicule ont en commun soit l'un soit les deux
- 35

extravolumes de façon à assurer une rigidité d'antiroulis même si les pressions d'équilibre dans les enceintes internes sont légèrement différentes sous l'effet de charges mal centrées.

1 / 2



2 / 2

FIG. 3

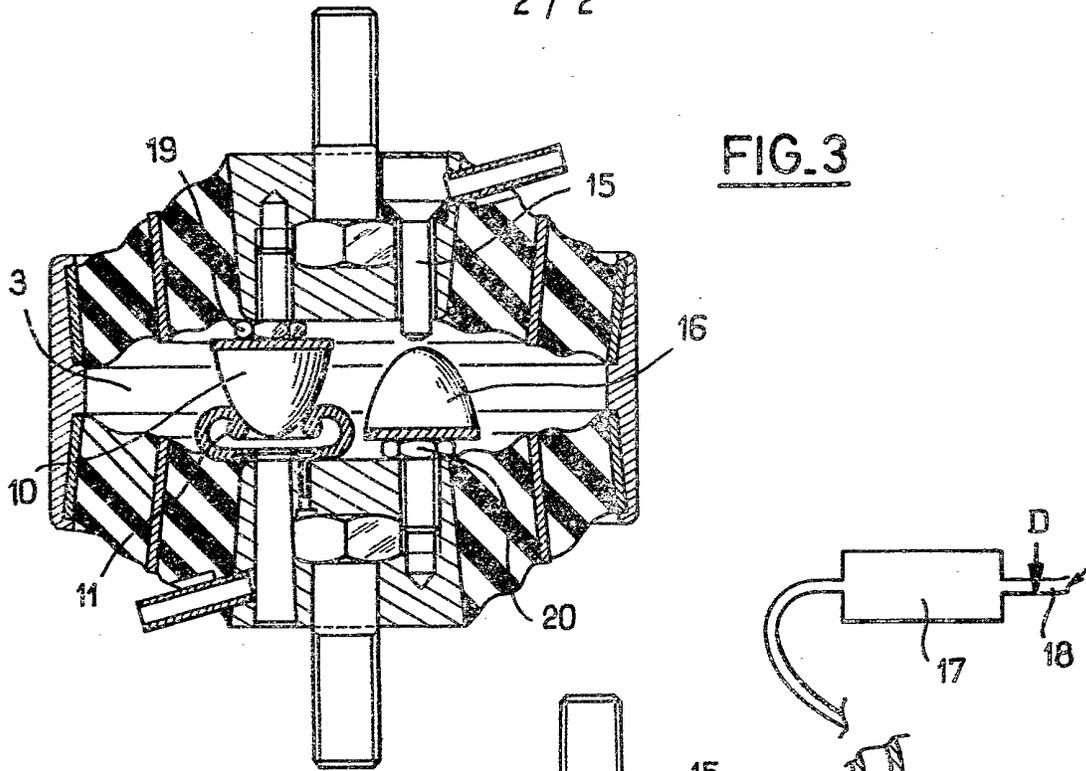


FIG. 4

