

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 21.06.99.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la  
demande : 22.12.00 Bulletin 00/51.

56 Liste des documents cités dans le rapport de  
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du  
présent fascicule*

60 Références à d'autres documents nationaux  
apparentés :

71 Demandeur(s) : SOCIETE DE TECHNOLOGIE  
MICHELIN Société anonyme — FR et MICHELIN  
RECHERCHE ET TECHNIQUE — CH.

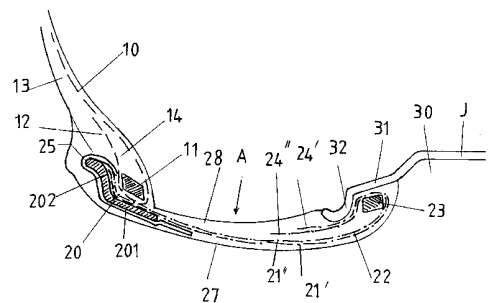
72 Inventeur(s) : BESTGEN LUC.

73 Titulaire(s) :

74 Mandataire(s) : COMPAGNIE GENERALE DES ETA-  
BLISSEMENTS MICHELIN -MICHELIN ET CIE.

54 ENSEMBLE D'UN PNEUMATIQUE, D'UNE JANTE ET D'UN ADAPTATEUR.

57 Ensemble roulant constitué d'un pneumatique P,  
d'une jante étroite J dont la largeur est au plus égale à 50 %  
de la largeur axiale maximale du pneumatique gonflé à sa  
pression de service, caractérisé en ce que deux éléments  
de liaison ou adaptateurs A assurent la jonction entre la jan-  
te de montage J et les bourrelets (22) du pneumatique P,  
lesdits adaptateurs A étant constitués de mélanges caout-  
chouteux renforcés et déformables élastiquement au moins  
dans les deux directions radiale et axiale.



La présente invention concerne un ensemble roulant formé principalement d'un pneumatique, d'une jante et d'un adaptateur entre ladite jante et ledit pneumatique.

Un pneumatique couramment utilisé de nos jours comprend principalement une bande de roulement destinée à assurer le contact avec le sol, ladite bande étant généralement renforcée par une armature de bande de roulement, dite aussi de sommet et permettant de conférer audit sommet les rigidités dans les trois dimensions, nécessaires au roulage du pneumatique. L'armature de sommet maîtrise aussi l'expansion radiale d'une armature de carcasse, généralement composée d'une ou plusieurs nappes d'éléments de renforcement radiaux, ladite armature de carcasse contenant l'agent de gonflage dans des limites raisonnables de déformation du pneumatique statique et en roulage. L'armature de carcasse est, comme connu, généralement ancrée dans chaque bourrelet à un anneau de renforcement, lesdits bourrelets assurant le contact avec siège et rebord de la jante de montage du pneumatique.

La transmission des efforts mécaniques entre le pneumatique et la jante, efforts résultants du gonflage, de l'écrasement et du roulage dudit pneumatique, ainsi que l'étanchéité de ce dernier sont assurés par la répartition et la grandeur des forces de contact entre le bourrelet et les siège et rebord de jante. Un bon comportement du pneumatique tant du point de vue durée de vie que du point de vue propriétés conférées au véhicule équipé, un bon rapport qualité - prix de la jante de montage ont conduit à adopter un rapport largeur de jante sur largeur axiale maximale du pneumatique voisin de 0,7. Il est manifestement connu que ce rapport n'est qu'un compromis, et qu'un certain nombre de propriétés du pneumatique, par exemple sa tenue de route, sont améliorées par l'usage d'une jante permettant un rapport

supérieur ; réciproquement d'autres propriétés peuvent être améliorées, bien évidemment au détriment des premières, par un montage sur une jante étroite, c'est-à-dire conduisant à un rapport, tel que défini ci-dessus, voisin ou inférieur à 0,40.

Le brevet FR 1 267 264, en vue de conférer à un pneumatique les propriétés antagonistes que sont le confort, la tenue de route, une faible résistance au roulement et une grande résistance à l'usure, enseigne une ébauche de solution, consistant à donner à l'armature de carcasse une structure s'opposant efficacement à la flexibilité transversale sans nuire à la flexibilité structurelle radiale. Ladite structure est obtenue par superposition, dans l'armature de carcasse, à la structure initiale d'éléments de renforcement radiaux d'une structure secondaire d'éléments de renforcement circonférentiels inextensibles. Ladite structure secondaire peut, par ailleurs, modifier la forme des flancs du pneumatique, forme conférée par le profil méridien d'équilibre de l'axe moyen de l'armature de carcasse : des éléments de renforcement circonférentiels et inextensibles de diamètre sensiblement égal ou inférieur au diamètre du rebord de jante, et disposés radialement et axialement à l'intérieur des éléments radiaux de l'armature de carcasse permettent à ladite armature d'avoir un profil méridien qui tangente quasi-horizontalement l'élément annulaire d'ancrage de l'armature de carcasse.

Le principe énoncé ci-dessus est repris dans le brevet US 3 486 547, et plus particulièrement avec application à une largeur de jante de montage nettement inférieure à la largeur de bande de roulement, le rapport de la largeur de jante sur la largeur axiale maximale du pneumatique étant, dans l'exemple donné, de 0,41.

Bien que présentant des propriétés intéressantes, ledit pneumatique n'est pas sans

inconvenients, en ce qui concerne la capacité de guidage du véhicule équipé. En effet, l'armature de renforcement destinée à stabiliser la structure secondaire présente, dans la direction circonférentielle une rigidité d'extension très importante et une rigidité de compression nettement plus faible. La différence dans les modules de l'armature de renforcement suivant que l'on travaille en extension ou en compression dans la direction radiale fait en sorte que l'on constate une ovalisation importante de la partie basse extérieure lorsqu'on soumet un tel pneumatique à une charge verticale. Lors de l'application d'un effort transversal sur un tel pneumatique axialement chargé, on constate une réponse non-linéaire du pneumatique suivant que l'effort appliqué a été suffisant ou non pour remettre sous tension la partie mise en compression lors de l'ovalisation.

En vue de remédier aux dits inconvenients, l'invention propose de dissocier dans le pneumatique ci-dessus, la partie pouvant être considéré comme travaillant réellement comme un pneumatique de la partie pouvant être considéré comme travaillant comme une jante. L'ensemble roulant, conforme à l'invention, est constitué d'un pneumatique, d'une jante étroite dont la largeur est au plus égale à 50 % de la largeur axiale maximale du pneumatique gonflé à sa pression de service, et de deux éléments de liaison ou adaptateurs assurant la jonction entre la jante de montage et les bourrelets du pneumatique, lesdits adaptateurs étant constitués de mélanges caoutchouteux renforcés et déformables élastiquement au moins dans les deux directions radiale et axiale.

Il faut entendre par adaptateur déformable élastiquement dans les deux directions radiale et axiale un adaptateur permettant dans le sens radial un débattement entre le bourrelet de pneumatique et la jante de montage d'au moins 5 % de la flèche du pneumatique écrasé à charge et pression recommandées, et dans le sens axial un

rapprochement du bourrelet de la jante d'une valeur au moins égale à 15 mm à pression nulle, les dites déformations étant annulées si l'on supprime les contraintes ou forces qui en sont la cause.

La jante étroite peut être de différentes sortes : elle peut être constituée, comme connu en soi, de deux sièges de jante prolongés axialement à l'extérieur par deux rebords de jante dirigés radialement vers l'extérieur et réunis axialement à l'intérieur par une gorge de montage. La présence d'une gorge de montage peut s'avérer ne pas être indispensable ; les deux sièges peuvent alors être axialement et radialement prolongés vers l'intérieur par deux disques radiaux joints par boulons. Les deux sièges peuvent être aussi prolongés axialement vers l'intérieur par deux parties plates, elles-mêmes prolongées axialement et radialement par deux disques annulaires radiaux, axialement espacés et permettant la fixation d'un plateau serre-bourrelets pouvant compléter la jante et pouvant éventuellement servir d'appui de soutien de la bande de roulement dans le cas d'un roulage du pneumatique à pression faible voire nulle, ledit plateau étant composé circonférentiellement de plusieurs parties indépendantes. La jante de montage peut aussi être du type jante à rebords dirigés radialement vers l'intérieur, tel que décrit et montré dans le brevet FR 2 610 872, les bourrelets du pneumatique venant se loger sur les sièges de jante par l'intérieur.

Un élément de liaison ou adaptateur entre un bourrelet de pneumatique et la jante étroite de montage est principalement constitué d'un bourrelet assurant l'accrochage de l'adaptateur à la jante, d'une armature de renforcement principale permettant la déformation au moins dans les deux directions radiale et axiale, et créant la liaison proprement dite entre le bourrelet et un renfort métallique d'adaptateur destiné à recevoir le bourrelet de pneumatique. La constitution du

bourrelet de l'élément de liaison ou adaptateur est fonction du système d'accrochage de la jante de montage, mais comprend principalement un anneau circonférentiel d'ancrage pouvant être un simple anneau de mélange caoutchouteux renforcé ou non, pouvant être une tringle ou un empilement d'éléments de renforcement orientés circonférentiellement. Autour dudit anneau d'ancrage et par retournement, ou entre les éléments de renforcement de l'anneau et par serrage, est ancrée l'armature de renforcement de l'adaptateur. Ladite armature peut être formée des mêmes constituants que ceux utilisés pour une armature de carcasse connue de pneumatique, c'est-à-dire formée d'une ou plusieurs nappes d'éléments de renforcement radiaux ou croisés d'une nappe à la suivante en faisant avec la direction circonférentielle du pneumatique un angle donné. Les dits éléments de renforcement peuvent être textiles et/ou métalliques et/ou plastiques, sous forme de monofilaments et/ou de câbles et/ou de lames.

Le deuxième bord de l'armature de renforcement de l'adaptateur est réuni à un renfort métallique d'adaptateur. Il faut entendre par renfort métallique d'adaptateur un ensemble formé d'au moins un siège de jante, ledit siège pouvant être éventuellement prolongé axialement à l'extérieur par un rebord de jante, ledit rebord pouvant avoir une hauteur faible et une forme usuelle, en particulier recourbée à son extrémité. Le renfort d'adaptateur est enrobé dans un mélange caoutchouteux, et le bord de l'armature de renforcement de l'adaptateur est ancré audit renfort soit par superposition radialement à l'extérieur, soit par enroulement autour du rebord s'il existe, le bourrelet du pneumatique venant se plaquer au montage sur ladite armature de renforcement de l'adaptateur.

Les caractéristiques et avantages de l'invention seront mieux compris à l'aide de la description qui suit et qui se réfère au dessin illustrant à titre non limitatif des exemples d'exécution, et sur lequel :

- \* la figure 1 représente schématiquement, vu en section méridienne, une première variante de l'ensemble conforme à l'invention,
- \* la figure 2 représente schématiquement, vu en section méridienne, une deuxième variante de l'ensemble conforme à l'invention,
- \* la figure 3 représente schématiquement, vu en section méridienne, une variante de bourrelet d'adaptateur et son accrochage à la jante,
- \* la figure 4 représente schématiquement, vu en section méridienne, une autre variante de bourrelet d'adaptateur.

L'ensemble conforme à l'invention est composé d'un pneumatique P, d'un adaptateur A et d'une jante de montage J. Le pneumatique P est, comme connu, formé d'une bande de roulement renforcée par une armature de sommet d'une ou plusieurs couches d'éléments de renforcement et réunie à deux bourrelets B de part et d'autre du plan équatorial XX' par l'intermédiaire de deux flancs (13). Une armature de carcasse (10) renforçant principalement les flancs (13) est ancrée dans chaque bourrelet à au moins une tringle de type "tressé" (11) pour former des retournements (12), séparés de la partie principale d'armature de carcasse par des profilés de forme quasi-triangulaire (14).

La jante de montage J est, dans le cas décrit (figure 1), une jante de constitution usuelle avec une gorge (30) dite de montage et réunissant, de part et d'autre du plan équatorial, deux sièges de jante (31), dont les génératrices tronconiques font avec l'axe de rotation un angle de 5°, lesdits sièges étant axialement vers

l'extérieur prolongés par des rebords de jante (32) dont les bords radialement extérieurs sont fortement recourbés. La particularité de la jante J est sa largeur axiale l, ladite largeur l étant égale, dans le cas étudié, à 45 mm, et très inférieure à 50 % de la largeur axiale maximale du pneumatique monté et gonflé à sa pression recommandée.

Entre la jante J et le bourrelet B du pneumatique P, est disposé un adaptateur A constitué principalement d'un élément d'adaptateur (20), réuni à un bourrelet d'adaptateur (22) par une armature de renforcement (21). Le renfort d'adaptateur (20), métallique dans l'exemple décrit mais qui pourrait être en matériau plastique ou en matériau composite telle qu'une résine renforcée par des fibres de nature quelconque, a un module de compression égal ou sensiblement égal à son module d'extension. Il est formé d'un siège (201) incliné, dans cet exemple et par rapport à l'axe de rotation de l'ensemble, d'un angle de 5°, et prolongé axialement et radialement à l'extérieur par un rebord (202), les dimensions des dits éléments étant normalisées que ce soit la hauteur du rebord (202) ou la largeur axiale du siège (201). Les parois du renfort (20) sont traitées, par exemple laitonées dans le cas étudié de renfort métallique, pour permettre une adhésion correcte avec les mélanges caoutchouteux utilisés dans l'armature de renforcement principale (21) et les armatures additionnelles éventuelles de l'adaptateur A. L'armature principale (21) est formée d'une nappe de câbles textiles en polyamide aromatique, parallèles entre eux dans la nappe et radiaux, et ladite nappe est d'une part accolée axialement à l'intérieur et radialement à l'extérieur aux parois du renfort métallique (20) d'adaptateur et d'autre part ancrée dans chaque bourrelet (22) d'adaptateur à un élément annulaire (23) de renforcement de bourrelet, tel qu'un tringle, pour former un retournement (24). L'armature principale (21) est complétée par des armatures



additionnelles : dans le bourrelet (22), axialement à l'extérieur de la partie principale de la nappe de renforcement (21) et de son retournement (24), est disposée une première nappe (26) de renforcement de bourrelet, formée d'un tissu en polyamide aliphatique formé d'éléments de renforcement, parallèles entre eux dans chaque couche de tissu et croisés entre eux ; du côté du renfort (20) d'adaptateur A est disposée une armature additionnelle (25) formée d'un tissu identique au précédent formé deux couches d'éléments textiles en polyamide aliphatique, parallèles entre eux dans chaque nappe et croisés d'une couche à la suivante en faisant avec la direction circonférentielle un angle de  $45^\circ$ , ladite armature (25) recouvrant partiellement la paroi axialement intérieure puis l'extrémité supérieure puis la paroi axialement extérieure du rebord (202) et enfin la paroi radialement intérieure du siège (201) pour avoir un bord accolé à la nappe de renforcement principale (21), bord dont l'extrémité est distante du plan équatorial d'une quantité inférieure à la distance séparant dudit plan l'extrémité axialement intérieure du siège (201). L'adaptateur A est complété, d'une part par une couche (27) de mélange caoutchouteux de protection recouvrant à l'extérieur du renfort (20), la face radialement intérieure de l'adaptateur et assurant la liaison avec le crochet de la jante de montage J en entourant les armatures (21) et (26), et d'autre part sur sa face radialement intérieure destinée à être en contact avec le gaz de gonflage de l'ensemble, par une couche intérieure (28) de mélange imperméable audit gaz.

L'ensemble montré sur la figure 2 diffère de celui montré sur la figure 1 par :

- \* le pneumatique P, ledit pneumatique ayant d'une part des bourrelets dont les sièges sont inclinés par rapport à l'axe de rotation de l'ensemble d'un angle égal à  $20^\circ$ , et d'autre part renforcés par des tringles de type à fils rectangulaires ;

- \* la jante de montage J, ladite jante ayant une gorge de montage (30) tournée vers l'intérieur de l'ensemble, des sièges (31) inclinés par rapport à l'axe de rotation d'un angle de  $15^\circ$ , lesdits sièges (31) étant prolongés axialement à l'extérieur et radialement vers l'intérieur par des rebords de jante (32) à bords recourbés, ladite jante recevant les bourrelets de l'adaptateur par l'intérieur ;
  
- \* l'adaptateur A, ledit adaptateur étant constitué :
  - a) d'un renfort métallique (20) d'adaptateur, formé d'un siège (201) incliné par rapport à l'axe de rotation de l'ensemble d'un angle égal à  $15^\circ$  et prolongé axialement et radialement à l'extérieur par un rebord (202), les autres dimensions des dits éléments étant normalisées que ce soit la hauteur du rebord (202) ou la largeur axiale du siège (201),
  
  - b) d'une armature de renforcement principale (21), formée de deux nappes de câbles textiles (21') et (21'') en polyester, parallèles entre eux dans chacune des nappes mais croisés d'une nappe (21') à la suivante (21'') en faisant avec la direction circonférentielle de l'ensemble un angle de  $45^\circ$ , les dites nappes étant comme précédemment d'une part accolées axialement à l'intérieur et radialement à l'extérieur aux parois prétraitées du renfort (20) d'adaptateur et d'autre part ancrées dans chaque bourrelet (22) d'adaptateur à un élément annulaire (23) de renforcement de bourrelet, tel qu'un triangle, pour former des retournements (24') et (24'') dont les extrémités sont décalées axialement l'une par rapport à l'autre,
  
  - c) d'une armature additionnelle complétant l'armature principale (21) : du côté du renfort (20) d'adaptateur A est disposée une armature additionnelle (25)

formée du même tissu que précédemment d'éléments textiles, ladite armature (25) recouvrant partiellement la paroi axialement intérieure puis l'extrémité supérieure puis la paroi axialement extérieure du rebord (202) et enfin partiellement la paroi radialement intérieure du siège (201) pour avoir un bord accolé à la nappe de renforcement principale (21), bord dont l'extrémité est distante du plan équatorial d'une quantité inférieure à la distance séparant dudit plan l'extrémité axialement intérieure du siège (201) ;

d) l'adaptateur A étant aussi complété, d'une part par les couches de mélange caoutchouteux d'une part de protection (27), et d'autre part sur sa face radialement intérieure par la couche intérieure (28) de mélange imperméable audit gaz.

L'ensemble de la figure 3 diffère de l'ensemble de la figure 1 par la constitution du bourrelet (22) de l'adaptateur A et par la constitution du système d'accrochage du bourrelet sur la jante de montage J. Ledit système est en effet composée de deux éléments : la jante proprement dite J et un serre-bourrelets S. La jante J est formée de deux rebords (32) usuels, prolongés radialement à l'intérieur et axialement à l'intérieur par deux sièges de jante (31) plats, eux-mêmes prolongés radialement vers l'intérieur par deux disques annulaires (33) radiaux présentant entre eux un certain espacement axial. Dans ledit espacement viennent se loger les disques (41) radialement mobiles d'au moins trois parties (42) qui, réunies circonférentiellement, forment le plateau du serre-bourrelets S, plateau dont la largeur axiale est suffisante pour permettre le serrage et le coincement des bourrelets sur les sièges de jante (31). Le plateau (42) peut aussi avantageusement servir de support de la bande de roulement du pneumatique de l'ensemble lorsque

ledit pneumatique roule à pression faible voire nulle. Quant à la constitution du bourrelet d'adaptateur A, elle est adaptée en ce qui concerne sa composition et sa forme au principe d'accrochage décrit ci-dessus ; en particulier il est avantageux que la nappe de renforcement (21) de l'adaptateur soit ancrée par enroulement autour d'un anneau (23) en caoutchouc à haut module de compression mais extensible dans le sens circonférentiel. Par ailleurs, du côté du renfort (20) d'adaptateur A est disposée une armature additionnelle (25) formée d'un tissu identique au précédent formé deux couches d'éléments en polyamide aliphatique, parallèles entre eux dans chaque nappe et croisés d'une couche à la suivante en faisant avec la direction circonférentielle un angle de 45°, ladite armature (25) recouvrant partiellement la paroi axialement intérieure puis l'extrémité supérieure puis partiellement la paroi axialement extérieure du rebord (202) pour avoir une extrémité située de l'axe de rotation à une distance radiale correspondant au milieu dudit rebord (202).

Le dernier exemple d'ensemble, conforme à l'invention, est montré sur la figure 4. Le pneumatique P est identique à celui montré et utilisé dans l'ensemble de la figure 2. La jante de montage J est une jante dite à plusieurs pièces, dont au moins deux pièces sont mobiles. Une telle jante est du même genre que les jantes utilisées pour le montage de certains pneumatiques "Poids-Lourds" et des pneumatiques de "Génie-Civil". Ladite jante est principalement composée d'un fond de jante (300), qui peut être plat, ledit fond de jante étant prolongé d'un seul côté de la jante par un siège conique lui-même prolongé par un cercle ou rebord de jante, siège et rebord étant dudit côté fixes (non montrés). Du côté axialement opposé, une pièce unique (31) mobile, formée d'un rebord (302) et d'un anneau conique (301), peut être enfilée sur le fond de jante après que le bourrelet (22) de l'adaptateur A eut été lui-même amené sur le fond de jante.

Un joint torique (304), pour assurer l'étanchéité de l'ensemble, et un anneau de verrouillage (303) pour bloquer l'ensemble sur le fond de jante, complètent la pièce (31). Il est évident que tout bourrelet (22) de quelque sorte qu'il soit, peut être monté sur une telle jante. L'exemple décrit est relatif à une variante préférentielle où l'armature de carcasse radiale (21) de l'adaptateur A, composée d'une nappe de câbles textiles radiaux, et son retournement (24) sont enserrés entre le siège tronconique de l'anneau mobile (301) de jante et un anneau de renforcement (33) présentant une face radialement intérieure elle-même tronconique, la génératrice de ladite face faisant avec l'axe de rotation le même angle que celui que fait la génératrice du siège de l'anneau conique mobile de la pièce (31). Le retournement (24) d'armature de carcasse (21) est obtenu par enroulement de ladite armature autour d'un anneau circonférentiel (23) possédant une section transversale de faible dimension et une faible résistance à la tension, ledit anneau (23) n'étant utilisé que pour parfaire le blocage de l'armature de carcasse entre les deux surfaces tronconiques de l'anneau (33) et du siège de l'anneau conique (301).

Il est possible, en particulier dans le cas de l'utilisation d'une telle jante, de relier les deux adaptateurs gauche et droit par un élément de mélange caoutchouteux simplement vulcanisé et/ou renforcé tout en restant élastique.

## **REVENDICATIONS**

- 1 - Ensemble roulant constitué d'un pneumatique P, d'une jante étroite J dont la largeur est au plus égale à 50 % de la largeur axiale maximale du pneumatique gonflé à sa pression de service, caractérisé en ce que deux éléments de liaison ou adaptateurs A assurent la jonction entre la jante de montage J et les bourrelets (22) du pneumatique P, lesdits adaptateurs A étant constitués de mélanges caoutchouteux renforcés et déformables élastiquement au moins dans les deux directions radiale et axiale.
  
- 2 - Ensemble roulant selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'un élément de liaison ou adaptateur A entre un bourrelet B de pneumatique P et la jante étroite J de montage est principalement constitué d'un bourrelet (22) assurant l'accrochage de l'adaptateur A à la jante J, d'une armature de renforcement principale (21) permettant la déformation dans les deux directions radiale et axiale, et créant la liaison proprement dite entre le bourrelet (22) et un renfort (20) d'adaptateur, destiné à recevoir le bourrelet de pneumatique, et dont les modules d'extension et de compression sont sensiblement égaux.
  
- 3 - Ensemble roulant selon la revendication 1, caractérisé en ce que la jante étroite J de montage est constituée, comme connu en soi, de deux sièges de jante (31) à génératrices tronconiques, prolongés axialement à l'extérieur par deux rebords ou cercles de jante (32) dirigés radialement vers l'extérieur, et réunis axialement à l'intérieur par une gorge de montage (30).

- 4 - Ensemble roulant selon la revendication 1, caractérisé en ce que la jante étroite J de montage est démunie de gorge de montage et constituée, comme connu en soi, de deux sièges de jante (31), prolongés axialement à l'extérieur par deux rebords ou cercles de jante (32) dirigés radialement vers l'extérieur, et prolongés axialement et radialement vers l'intérieur par deux disques radiaux (33) joints par boulons.
- 5 - Ensemble roulant selon la revendication 4, caractérisé en ce que les deux disques radiaux (33) sont axialement espacés et permettent la fixation d'un plateau serre-bourrelets S complétant la jante J et pouvant éventuellement servir d'appui de soutien de la bande de roulement dans le cas d'un roulage du pneumatique à pression faible voire nulle, ledit plateau S étant composé de plusieurs parties circonférentiellement indépendantes.
- 6 - Ensemble roulant selon la revendication 1, caractérisé en ce que la jante de montage J a une gorge de montage (30) tournée vers l'intérieur de l'ensemble, ladite gorge étant prolongée axialement à l'extérieur par des sièges (31) tronconiques ou plats, et lesdits sièges (31) étant eux-mêmes prolongés axialement à l'extérieur et radialement vers l'intérieur par des rebords de jante (32) à bords recourbés, ladite jante recevant les bourrelets de l'adaptateur par l'intérieur.
- 7 - Ensemble roulant selon la revendication 1, caractérisé en ce que la jante de montage J est principalement composée d'un fond de jante (300) plat, ledit fond de jante étant, d'un côté de la jante, prolongé par une siège conique lui-même prolongé par un cercle ou rebord de jante, siège et rebord, étant dudit côté, fixes, et, du côté axialement opposé, complété d'une part par une pièce mobile (31), composée d'un rebord (302) et d'un anneau conique (301) et

pouvant être enfilée sur le fond de jante (300), d'autre part par un anneau de verrouillage (303) pour bloquer ladite pièce (31) sur le fond de jante, et un joint torique (304) assurant l'étanchéité de l'ensemble.

- 8 - Adaptateur A rentrant dans la composition d'un ensemble selon la revendication 2, caractérisé en ce que l'armature de renforcement principale (21) est composée d'au moins une nappe d'éléments de renforcement radiaux.
- 9 - Adaptateur A rentrant dans la composition d'un ensemble selon la revendication 2, caractérisé en ce que l'armature de renforcement principale (21) est composée d'au moins deux nappes (21') et (21'') d'éléments de renforcement, parallèles entre eux dans chaque nappe (21', 21'') et croisés d'une nappe (21') à la suivante (21'') en faisant avec la direction circonférentielle de l'ensemble un angle pouvant être compris entre  $15^\circ$  et  $85^\circ$ .
- 10 - Adaptateur A selon l'une des revendications 8 ou 9, caractérisé en ce que l'armature de renforcement (21) est ancrée dans chaque bourrelet (22) d'adaptateur par enroulement autour d'un anneau circonférentiel d'ancrage (23) en formant un retournement (24).
- 11 - Adaptateur A selon l'une des revendications 8 ou 9, caractérisé en ce que l'armature de renforcement (21) est ancrée dans le bourrelet (22) par serrage entre les éléments de renforcement circonférentiels de l'anneau d'ancrage (23).



- 12 - Adaptateur A selon l'une des revendications 8 ou 9, caractérisé en ce que l'armature de renforcement (21) et son retournement (24) sont enserrés entre le siège tronconique de la jante de montage J et la face tronconique d'un anneau de renforcement (33) de bourrelet.
- 13 - Adaptateur A selon l'une des revendications 8 ou 9, caractérisé en ce que l'armature de carcasse (21) est réunie au renfort métallique (20) d'adaptateur par collage sur les faces radialement extérieure du siège (201) et axialement à l'intérieur du rebord (202).
- 14 - Adaptateur A selon l'une des revendications 8 ou 9, caractérisé en ce que l'armature de carcasse (21) est réunie au renfort métallique (20) d'adaptateur par enroulement sur l'extrémité radialement supérieure dudit crochet.
- 15 - Adaptateur A selon l'une des revendications 8 à 11 ; caractérisé en ce qu'il comprend aussi des armatures additionnelles de renforcement, d'une part de bourrelets (26) et d'autre part des armatures de recouvrement (25) du renfort métallique (20) d'adaptateur.
- 16 - Adaptateur A selon la revendication 15, caractérisé en ce qu'une armature additionnelle de renforcement est composée d'au moins une couche d'éléments de renforcement faisant avec la direction circonférentielle un angle compris entre  $10^\circ$  et  $45^\circ$ .
- 17 - Adaptateur A selon la revendication 15, caractérisé en ce que l'armature additionnelle (25) de recouvrement du renfort métallique (20) d'adaptateur est accolée à la paroi axialement extérieure et radialement intérieure dudit renfort, le bord radialement intérieur de ladite armature (25) étant plaquée contre l'armature principale (21).

1/4

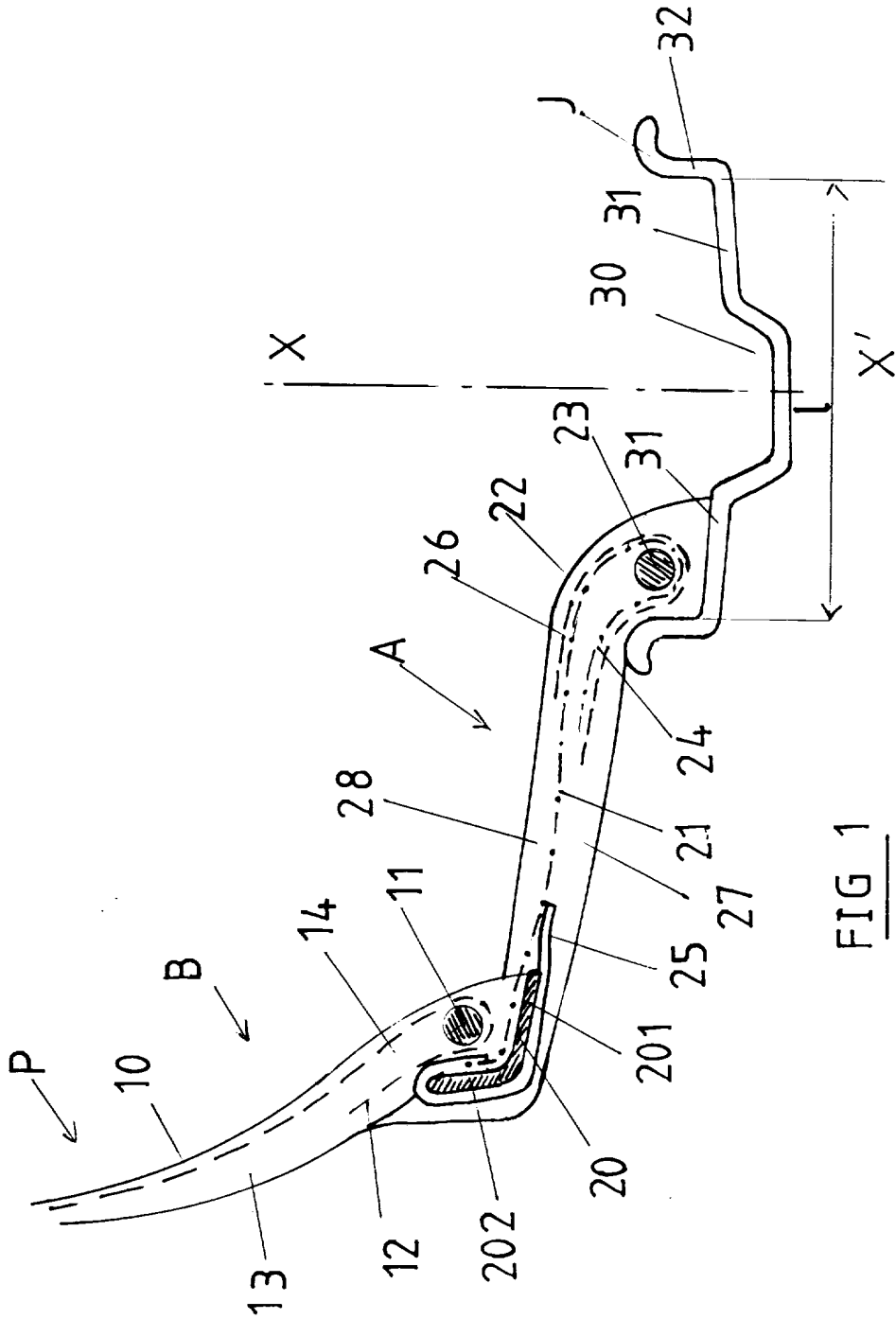


FIG 1

2/4

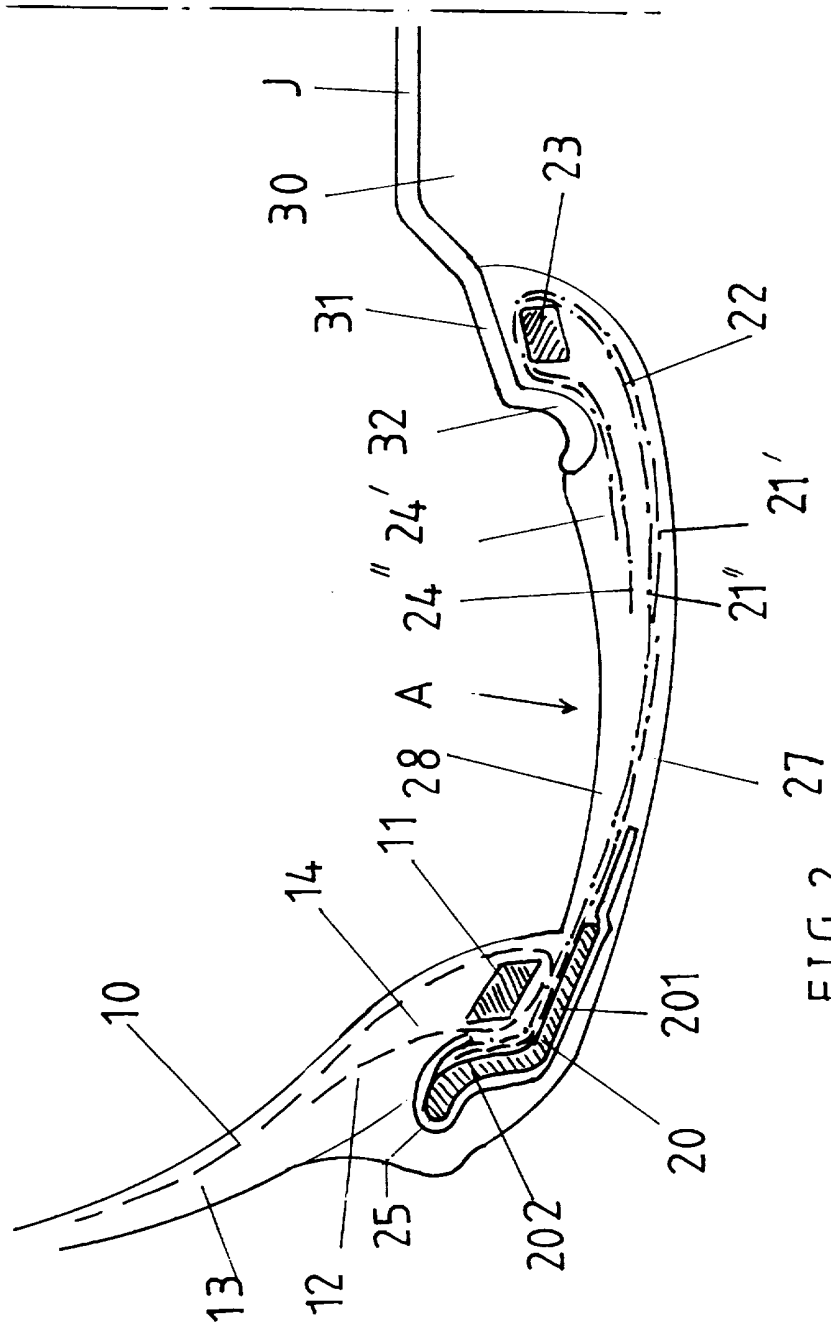


FIG 2

3/4  
S

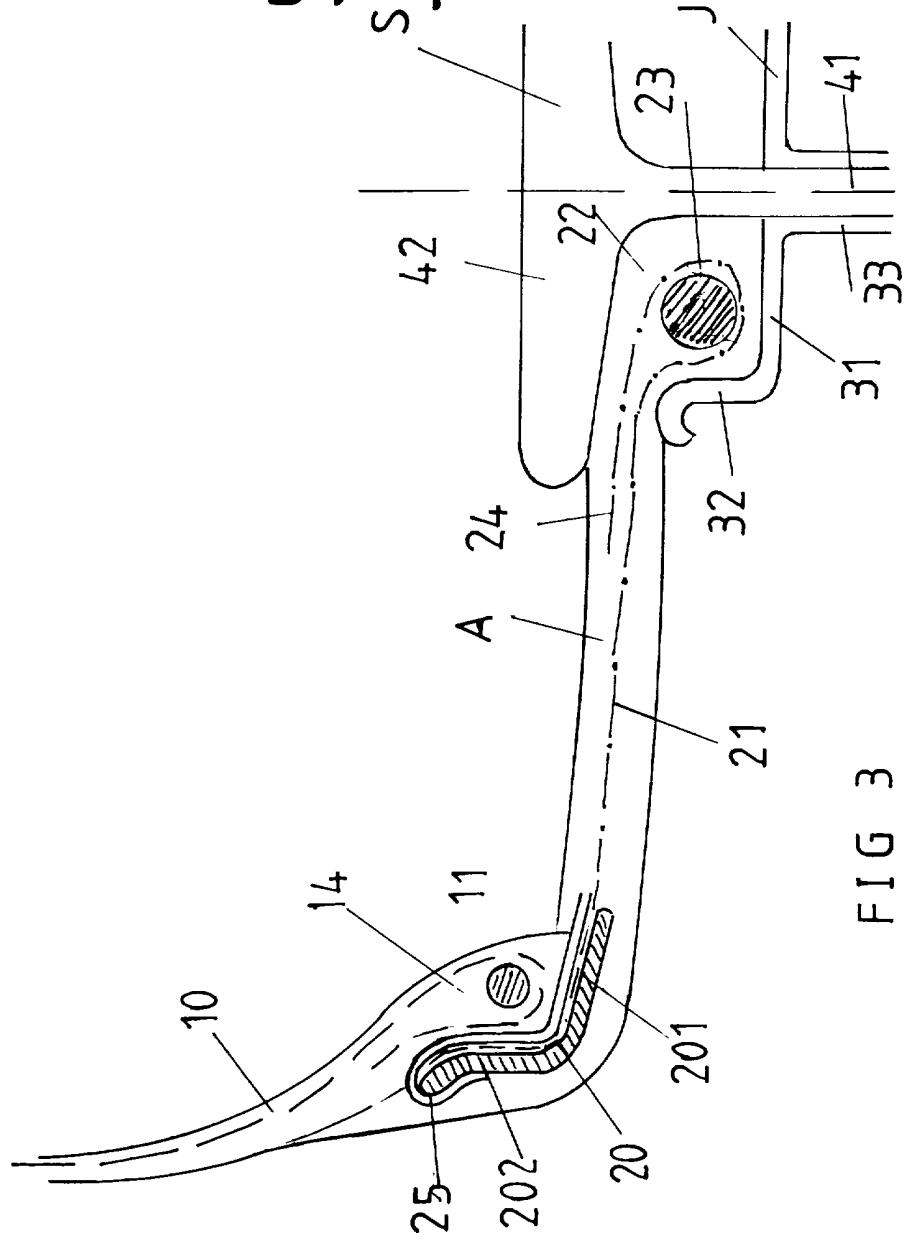


FIG 3

4/4

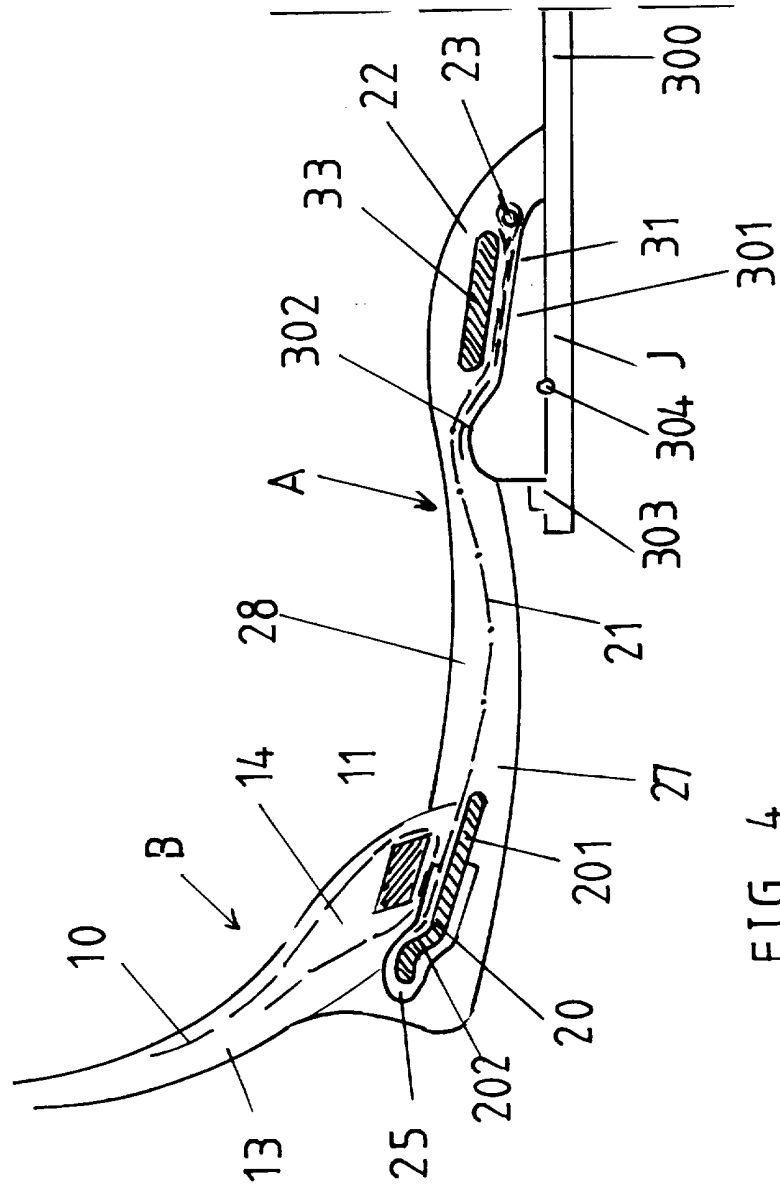


FIG 4

INSTITUT NATIONAL  
de la  
PROPRIETE INDUSTRIELLE

**RAPPORT DE RECHERCHE  
PRELIMINAIRE**  
établi sur la base des dernières revendications  
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement  
national

FA 574618  
FR 9907880

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
D,A	US 3 486 547 A (POWERS ROBERT POPE) 30 décembre 1969 (1969-12-30) * colonne 5, ligne 12 - ligne 33 *	1
A	US 5 232 033 A (DURIF PIERRE) 3 août 1993 (1993-08-03) * colonne 6, ligne 56 - colonne 7, ligne 23 * * colonne 8, ligne 41 - ligne 55; figure 3D *	1,2,8
A	US 5 507 333 A (AUGIER PIERRE J) 16 avril 1996 (1996-04-16) * revendications; figures *	1
D,A	FR 1 267 264 A (BOURCIER DE CARBON) 22 novembre 1961 (1961-11-22)	1
D,A	FR 2 610 872 A (UNIROYAL ENGLEBERT PNEU) 19 août 1988 (1988-08-19)	1
		<b>DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.CL.7)</b>
		B60C B60B
Date d'achèvement de la recherche		Examineur
14 mars 2000		Baradat, J-L
<b>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</b> X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant		

1  
BPO FORM 1400 03.82 (P04C13)