

BREVET D'INVENTION.

Gr. X. — Cl. 4.

N° 621,324

Perfectionnements aux chenilles souples.

M. ADOLPHE KÉGRESSE résidant en France (Seine).

Demandé le 31 décembre 1925, à 16^h 46^m, à Paris.

Délivré le 5 février 1927. — Publié le 9 mai 1927.

[Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'art. 11 § 7 de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.]

On connaît déjà des chenilles souples dans lesquelles le dispositif de guidage et d'entraînement est rapporté sur le chemin de roulement des galets, qui forme un tout avec le chemin de roulement sur le sol.

La présente invention concerne une chenille souple, dans laquelle le chemin de roulement sur le sol, tout en étant continu, est monté de façon amovible sur le chemin de roulement continu des galets et ce, par tous moyens appropriés, le chemin de roulement sur le sol pouvant être pneumatique ou en matière plastique, pleine ou creuse.

Les figures ci-annexées donnent, à titre d'exemple, des modes de réalisation de l'invention.

Il est bien entendu que l'on peut obtenir des résultats similaires en créant des variantes de fixation des chemins de roulement sur le sol, variantes qui peuvent être très nombreuses, tout en restant dans le cadre de l'invention.

La figure 1 montre, en coupe, un exemple de réalisation.

La figure 2 est une vue en élévation partielle de la chenille de la figure 1.

La figure 3 représente, en plan, le même dispositif.

La figure 4 donne, en élévation, et schématiquement, un ensemble de système à chenille.

La figure 5 est, en coupe, une autre variante avec pneumatiques jumelés.

La bande souple sans fin 1 (figures 1, 2 et 4) porte sur sa face interne un dispositif connu de guidage et d'entraînement constitué par des blocs appropriés 2, de chaque côté desquels se trouvent les chemins de roulement continus 3, des galets 4, formés par la face interne même de la bande.

Le côté externe de cette dernière a été prévu pour recevoir un bandage pneumatique, dans le genre de ceux employés en automobile, composé d'une enveloppe 5 (figures 1, 2, 3 et 4) à l'intérieur de laquelle se trouve une chambre à air 6 (figure 1). L'enveloppe 5 comporte un dispositif d'accrochage représenté sur la figure 1 par des talons 7, comme ceux en usage sur les pneus d'autos. Il est évident que la forme de ces talons peut être différente de celle des figures et varier à l'infini.

L'enveloppe 5 est maintenue en place sur la bande souple 1 par des barrettes transversales étroites et rigides 8 (figures 1, 2 et 3) fixées à intervalles à peu près égaux, par des rivets 9, ou des boulons, sur la bande souple 1. Comme on s'en rend facilement compte, la souplesse de la bande est assurée grâce, d'une part, à l'étroitesse des barrettes 8 et, d'autre part, à l'intervalle qui existe entre elles.

La figure 5 montre le montage d'un bandage plein 10, greffé sur une fausse bande 11 lui servant de support et dont les côtés, débordant du bandage 10, servent de fixation sur la bande souple au moyens des barrettes 8 (figure 5) comme celle prévue sur la figure 1, pour la fixation du pneumatique.

Comme dans les cas précédents, la forme de la partie plate débordant de part et d'autre du bandage 10, peut varier à l'infini.

On comprend sans qu'il soit besoin de dessin pour cela, que le bandage plein 10 (figure 5) peut être remplacé par un bandage creux, intermédiaire entre le pneumatique et le bandage plein, ce bandage creux étant prévu avec des talons permettant de le fixer de la même façon sur la bande souple.

Sur la figure 6, il est représenté deux bandages pneumatiques jumelés, fixés également au moyen de barrettes 8. Alors que dans les cas précédents deux barrettes suffisaient pour tenir le bandage, ici il en faut trois, une de chaque côté et l'autre au milieu, qui sert à tenir les talons internes des deux bandages.

Pour le démontage du chemin de roulement sur le sol, lorsque ce chemin est constitué par un bandage pneumatique, il suffit de le dégonfler et de le retirer latéralement, ce qui est possible grâce à la souplesse du chemin de roulement des galets.

On peut également remplacer les deux pneumatiques jumelés par deux bandages jumelés, pleins ou creux. On peut également, pour des machines beaucoup plus lourdes, mettre trois bandages, ou plus, côte à côte, toujours montés sur la chenille souple, sans sortir pour cela du cadre de l'invention.

On remarquera que les barrettes, non seulement servent à maintenir en place le chemin de roulement amovible, mais servent également de cuirasse en protégeant la bande elle-même, par exemple, dans des terrains très caillouteux où les pierres rencontrées dépasseraient comme dimensions la hauteur de la bande de roulement.

RÉSUMÉ :

1° Chenille souple, constituée par une courroie sans fin, ayant, sur sa face interne, un dispositif connu de guidage et d'entraînement, de chaque côté duquel roulent les galets porteurs du véhicule, caractérisée en ce que la face extérieure de la courroie est appropriée pour recevoir un ou plusieurs bandages amovibles, pneumatiques ou en matière plastique, formant chemin de roulement continu sur le sol.

2° Une chenille souple suivant 1°, dans laquelle :

a) Des barrettes transversales, espacées convenablement l'une de l'autre, sont fixées sur la courroie, de part et d'autre du chemin de roulement sur le sol, pneumatique ou en matière plastique, ces barrettes servant à fixer, d'une manière amovible, ce chemin de roulement sur la courroie;

b) Les barrettes transversales, débordant de part et d'autre du ou des chemins de roulement sur le sol, servent de protection ou de cuirassement à la partie de bande correspondante.

A. KÉGRESSE.

Par procuration :

Cabinet J. BONNET-THIRION.

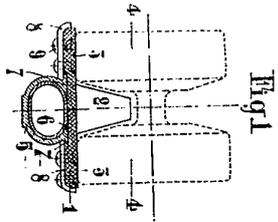


Fig. 1

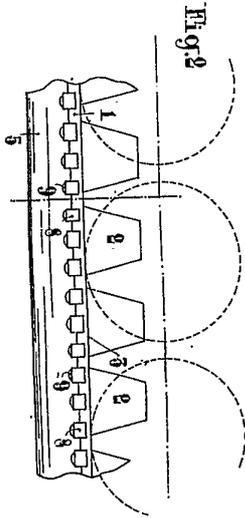


Fig. 2

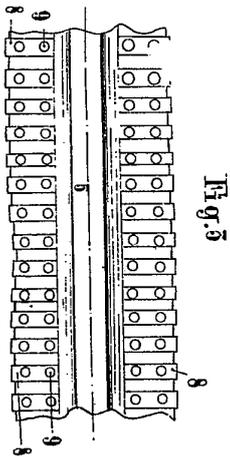


Fig. 3

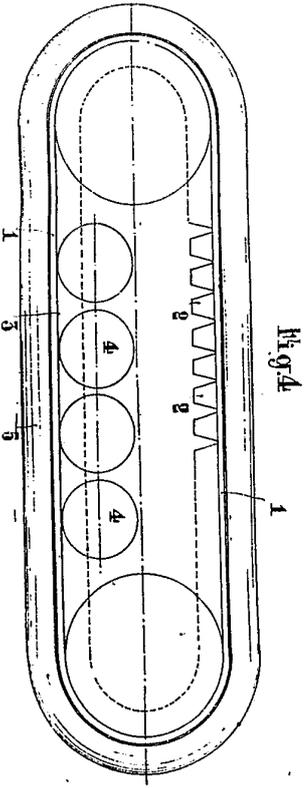


Fig. 4

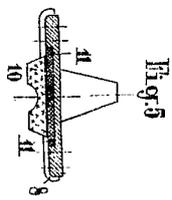


Fig. 5

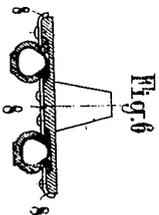


Fig. 6

Fig 1

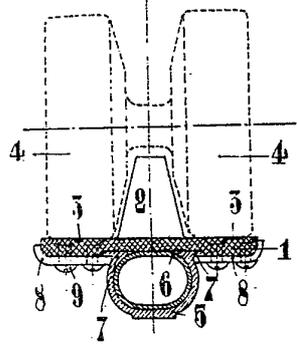


Fig 2

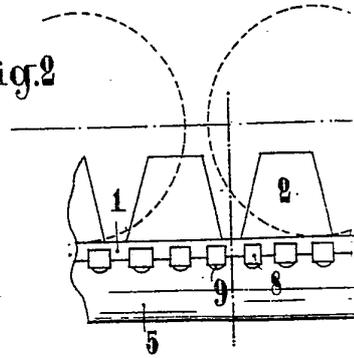


Fig.

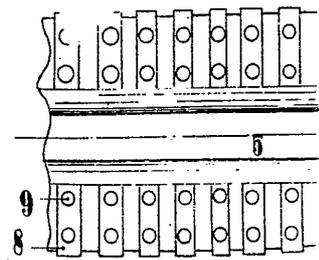
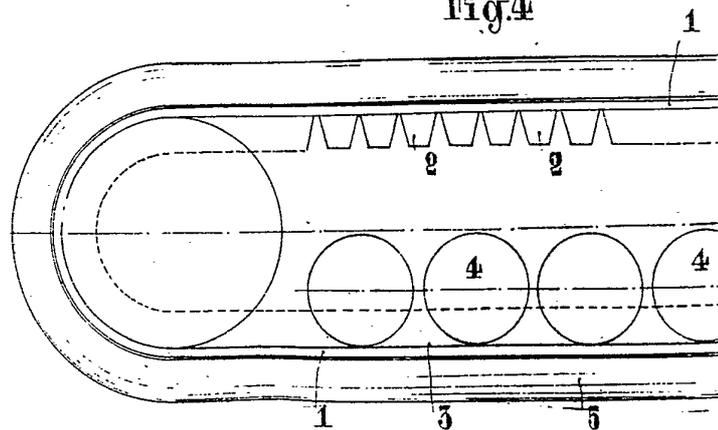


Fig 4



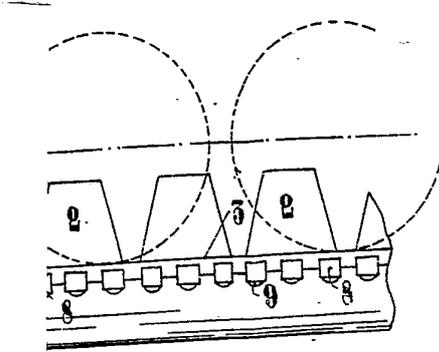


Fig. 3

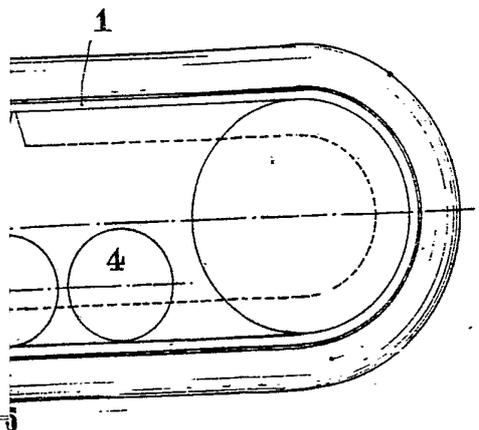
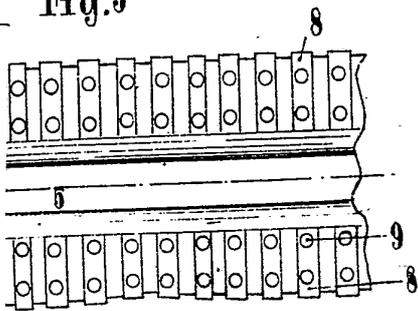


Fig. 5

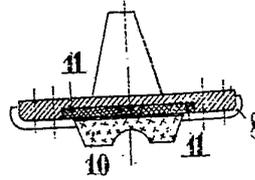


Fig. 6

