

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

N° 454.881

4. — AUTOMOBILISME.

Traineau automobile.

M. ADOLPHE KÉGRESSE résidant en Russie.

Demandé le 28 février 1913.

Délivré le 7 mai 1913. — Publié le 17 juillet 1913.

La présente invention a pour objet un ensemble de dispositifs permettant à un véhicule automobile de circuler en hiver sur n'importe quel chemin, et de passer d'une couche de
5 neige de plusieurs mètres sur une route ordinaire, même non-recouverte de neige et inversement; cela pouvant avoir lieu automatiquement sans arrêter un seul instant le roulement dudit véhicule.

10 Ce but est atteint par l'adjonction aux roues avant, d'une automobile ordinaire, de deux larges patins, directeurs eux aussi, et d'un système de propulsion remplaçant les roues motrices et sur lequel repose l'arrière de
15 l'appareil tenant ainsi lieu de patin propulseur.

Le dessin annexé représente, en élévation, à titre d'exemple, l'une des formes d'exécution du traineau préconisé.

20 Aux extrémités de l'essieu avant 1 sont fixés deux larges patins 2 prévus pour laisser passer la partie inférieure des roues directrices, comme sur le dessin, ou fixés à côté de ces dernières; dans ce cas, ils sont montés
25 à pivot et réunis à la barre de direction. La hauteur des patins au-dessus du sol est déterminée de façon à ce que sur un terrain dur ou recouvert d'une faible couche de neige, les roues directrices supportent la charge de l'essieu avant et roulent comme celles des auto-
30 mobiles ordinaires. Dès que la couche de neige devient plus épaisse, les roues ne trou-

vant plus un point d'appui suffisamment résistant, enfoncent et l'avant de la machine reposant naturellement sur les patins, con- 35
tinue d'avancer en glissant. Dès que le terrain devient plus résistant, les roues reprennent automatiquement leur service. Les patins peuvent être facilement munis d'un système permettant le réglage de leur hauteur en 40
marche.

La propulsion du traineau est assurée par deux larges courroies sans fin 3 (patins-moteurs), une de chaque côté. Chaque courroie vient s'enrouler sur deux poulies 4, dont une 45
est motrice. Sur les extrémités des axes de ces poulies sont montés fous deux leviers 5 réunis en un point choisi par un axe, sur lequel vient reposer au moyen de biellettes articulées (jumelles), 6, l'extrémité du ressort 7, monté 50
fou lui-même sur l'essieu arrière 8 fixé immobile au châssis. Sur l'autre extrémité des leviers 5 sont montées deux autres poulies 9 de plus petite dimension que les premières, servant à
55 guider la courroie et surtout à répartir également la charge sur toute la longueur du brin inférieur de cette dernière. De cette façon, on obtient un système très souple et, point capital, épousant parfaitement bien toutes les as-
pérités du terrain. 60

Les poulies arrière 4 sont motrices et commandées, à cet effet, par une chaîne 10 recevant son mouvement de l'essieu arrière 8. Cette chaîne, peut naturellement être rem-

placée par une commande quelconque à engrenages, par exemple.

Les poulies arrière entraînant les courroies, le véhicule peut avancer ou reculer comme
5 une automobile ordinaire, même sur la haute couche de neige, puisque, grâce aux larges courroies, et aux patins avant, la machine se maintient sur la surface neigeuse en prenant sur elle l'appui nécessaire à sa propulsion.

10

RÉSUMÉ.

Traineau automobile construit par l'adjonction, aux roues avant d'une automobile ordinaire, de patins porteurs-directeurs à hauteur fixe ou réglable et entrant en jeu automati-
15 quement, lorsque les roues ne trouvent plus sur la surface neigeuse un appui suffisant. De

plus, un ensemble porteur-propulseur souple est disposé de chaque côté, à l'arrière du véhicule, et constitué par deux larges courroies sans fin s'enroulant chacune sur deux poulies 20 dont une est motrice et dont le brin inférieur-porteur est guidé par deux forts galets répartissant, au moyen de leviers (jumelles) et ressorts, la charge sur toute la longueur dudit brin, obtenant ainsi avec une suspension 25 idéale, le propulseur souple qui épouse exactement tous les accidents du terrain et, par conséquent, on réalise une adhérence constante.

ADOLPHE KÉGRESSE.

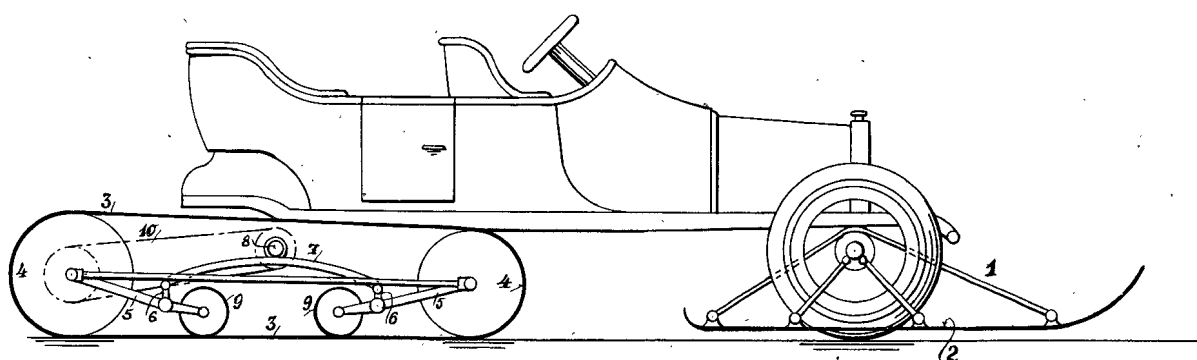
Par procuration :

A. AUGIER.

N° 454.881

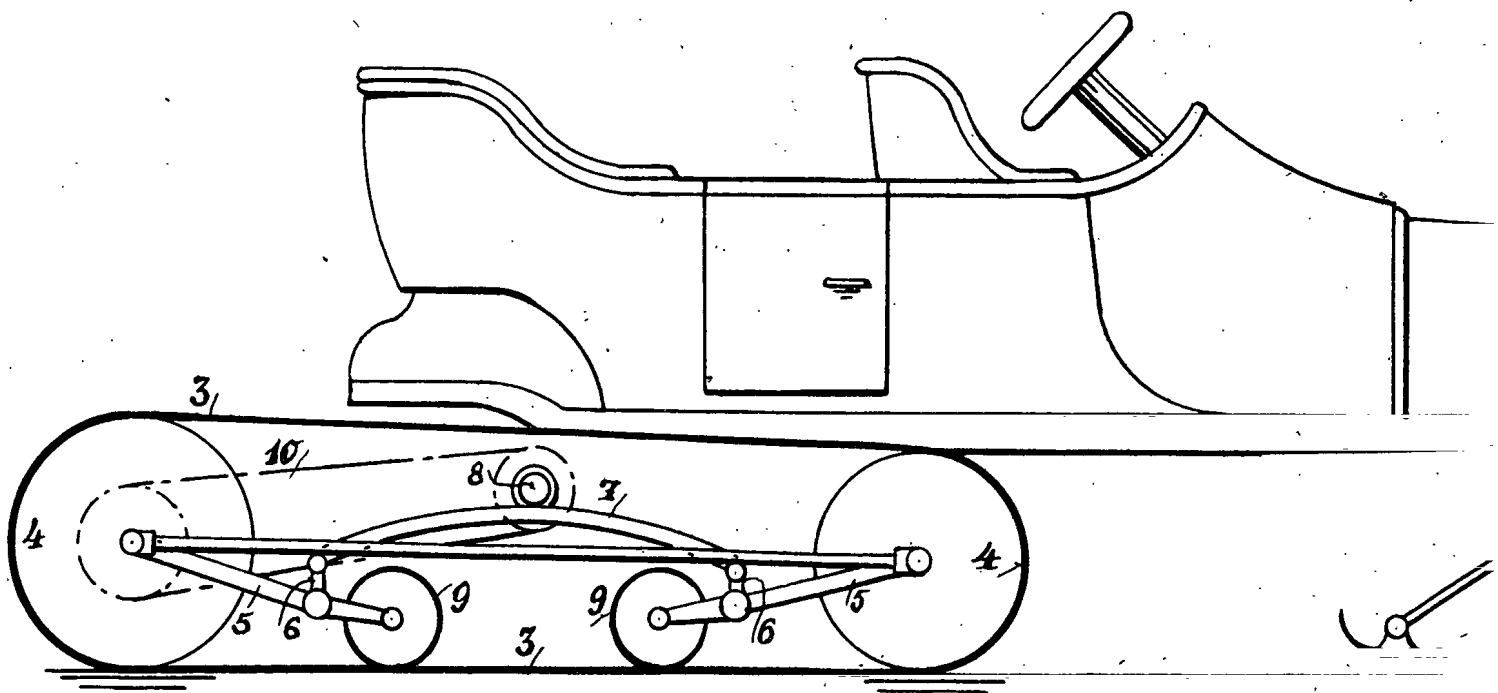
M. Kégresse

Pl. unique



N° 454.881

M. Kégresse



Pl. unique

