

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 4.

N° 636.649

Véhicule automobile rapide à chenilles souples.

M. ADOLPHE KEGRESSE résidant en France (Seine).

Demandé le 20 octobre 1926, à 16^h 18^m, à Paris.

Délicré le 14 janvier 1928. — Publié le 13 avril 1928.

[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.]

Bur. Ind. Eigendo.

6 JUL. 1928

On conçoit que, pour obtenir un véhicule à marche rapide propulsé par chenille et dirigé par roues, il est indispensable qu'il remplisse certaines conditions de suspension sans lesquelles aucune vitesse n'est permise.

L'essieu directeur de ce véhicule, porté par des roues, peut évidemment être relié au châssis par les moyens de suspension employés ordinairement en automobile.

Concernant la partie motrice, constituée par des chenilles souples, la question est plus complexe car, comme on le sait, un ensemble à chenilles comprend : des poulies motrices accouplées au moteur du véhicule par l'intermédiaire de la transmission, des poulies folles et un train porteur.

Il s'agit donc de réaliser avec ces différents organes une suspension élastique pour la partie porteuse, sans que les oscillations provenant de cette suspension puissent nuire au bon guidage de la bande sans fin, aussi bien sur les poulies que sous le train porteur.

La présente invention concerne un véhicule remplissant ces conditions.

La figure unique du dessin annexé représente, en élévation, l'ensemble d'un tel véhicule.

Sur cette figure :

1 représente une poulie motrice montée directement sur le pont moteur du véhicule,

ce dernier étant fixé lui-même rigide au châssis;

2, une poulie folle;

3, l'essieu porteur;

4, les ressorts de suspension réunissant l'essieu porteur au châssis 5.

Cette même disposition existe, bien entendu, du côté opposé du véhicule.

Dans un véhicule ainsi constitué, la bande sans fin marche dans le sens de la flèche indiquée sur le dessin, c'est-à-dire que le brin moteur 6 est à la partie supérieure alors que le brin mou, représenté par 7, est à la partie inférieure.

Comme on peut le voir par l'examen de la figure, lorsque l'un des deux ressorts 4 fléchit sous l'influence des dénivellations du terrain, la poulie motrice ne reste pas parallèle au plan perpendiculaire du train porteur. Il s'ensuit donc une torsion de la bande sans fin qui, avec le montage décrit, n'a aucune importance puisque le brin d'attaque sur la poulie motrice 1, est le brin supérieur 6, qui est le seul tendu, car il se présente librement sur cette poulie, n'étant guidé que par la poulie folle 2, laquelle est située à une grande distance de lui. Le brin inférieur 7 pourra, lui, se prêter sans inconvénient au manque de parallélisme des plans verticaux de la poulie motrice et du train porteur puis-

qu'il est mou et par conséquent flexible.

La poulie folle *a* est reliée et articulée sur l'essieu porteur d'une manière connue et son plan vertical reste toujours perpendiculaire au plan vertical du train porteur, de sorte que le bandage se trouve parfaitement guidé dans toutes les positions.

Il est à remarquer que, si la poulie motrice était placée à l'arrière, un tel montage ne pourrait donner de bons résultats. En effet, sous l'influence de l'oscillation des ressorts, on comprend que le parallélisme des plans verticaux de la poulie motrice et du train porteur va changer puisque cette poulie est fixée rigide au châssis et que le train porteur, est relié à ce dernier par des ressorts.

La poulie motrice étant à l'arrière, c'est le brin inférieur qui devient moteur, alors que le brin supérieur est mou; la distance entre le dernier galet du train porteur et la poulie motrice étant très courte, il s'en suivrait une torsion de la partie tendue du bandage qui

entraînerait des déraillements et produirait d'autre part une usure anormale des talons de guidage de la bande sans fin. 25

On voit que pour réaliser un véhicule à chenille souple il faut que la réunion des différents ensembles mécaniques soit judicieusement établie pour obtenir un fonctionnement satisfaisant. 30

RÉSUMÉ.

Un véhicule automobile rapide, à chenilles ou bandes sans fin souples, caractérisé par des poulies motrices reliées à la transmission du véhicule qui est elle-même fixée rigide au châssis, ces poulies disposées à l'avant de la partie « chenille » étant combinées avec un train porteur à essieu unique, relié au châssis par un système élastique. 35

A. KEGRESSE.

Par procuration :
Cabinet J. BONNET-THIRION.

N° 636.649

M. Kégresse

Pl. unique

